



Proceso de participación ciudadana para el contraste y
mejora del Anteproyecto de Ley de Infraestructuras
Aeronáuticas de Aragón

ACTA

Taller online

21 de mayo de 2025

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO	1
CONVOCATORIA	2
PERSONAS ASISTENTES	3
ORGANIZACIÓN	4
OBJETIVOS DE LA SESIÓN DE TRABAJO	4
DESARROLLO DE LA SESIÓN	4
RESULTADOS	5

El presente documento es el acta del taller presencial llevado a cabo en Zaragoza el día 14 de mayo de 2025. La documentación del proceso participativo puede consultarse en: <https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/participacion/procesos/232479260000/mapa-actores-colaborativo>

INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO

Es responsabilidad del Gobierno de Aragón garantizar que las infraestructuras aeronáuticas estén adecuadamente desarrolladas, sean seguras y estén óptimamente gestionadas. Se pretende así promulgar una norma autonómica específica que regule la planificación, construcción, autorización, gestión y el uso de las infraestructuras aeronáuticas de Aragón creando un marco regulatorio integral y específico en la materia.

En este contexto se ha elaborado un borrador del Anteproyecto que espera alcanzar los siguientes objetivos básicos:

- Desarrollar las competencias exclusivas atribuidas a la Comunidad Autónoma de Aragón en el artículo 71. 14ª del Estatuto de Autonomía en materia de «Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general (...)» y profundizar así en la capacidad de autonomía regulatoria.
- Definir procedimientos para integrar las infraestructuras aeronáuticas en la planificación territorial.
- Garantizar la transparencia en la información relativa a las infraestructuras aeronáuticas creando el «Registro de Infraestructuras Aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Aragón».
- Establecer procedimientos de autorización de las diferentes infraestructuras aeronáuticas, que sean claros y transparentes, para asegurar que todas cumplen con los más altos estándares de seguridad. En este punto, se trata de clarificar los procedimientos administrativos de concesión de autorizaciones; simplificar cargas administrativas en procedimientos de autorización de infraestructuras relacionadas con los servicios públicos de emergencia y seguridad ciudadana y hacer uso de los instrumentos de simplificación administrativa que la norma aragonesa establece.
- Implementar un sistema de inspecciones regulares para garantizar que las infraestructuras cumplan con los estándares requeridos por la norma y funcionen correctamente, así como establecer un marco sancionador que defina las infracciones y las correspondientes sanciones para asegurar el cumplimiento de la normativa y disuadir conductas indebidas.

Con el fin de colaborar en el desarrollo normativo y cumplir con la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana de Aragón, se desarrolló el consiguiente proceso participativo en mayo de 2025.

El objetivo del proceso ha sido contrastar el borrador del anteproyecto con la ciudadanía y recoger aportaciones de mejora, mediante una sesión informativa, dos sesiones de debate (presencial en Zaragoza y online) y un editor ciudadano en la web del Gobierno Abierto.

El proceso se complementará con la celebración de una sesión de retorno con fecha por definir en el momento de elaborar este informe.

CONVOCATORIA

Se convocó mediante correo electrónico a un total de 85 entidades identificadas a partir del mapa de actores realizado de forma conjunta por la Dirección General de Relaciones Institucionales, Acción Exterior y Transparencia, y la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón.

[Puede consultarse el listado completo en el siguiente enlace¹](#)

Este listado se completó con las aportaciones recibidas a través del Mapa de Actores Colaborativo de la web del LAAAB.



¹ <https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/documentos/mapas-actores/232479180000/Mapa%20de%20actores%20ISPA.pdf>

PERSONAS ASISTENTES

Un total de **12 personas** participaron en el taller:

Nº	Apellidos	Nombre	Entidad/ Institución/ Particular
1	Bañuelos Piñol	Toni	Generalitat de Catalunya
2	Ber i Montoya	Arnau	ITOR MARTIN SL
3	Eiroa Lázaro	Purificación	Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias (FAMCP)
4	Ferreira	Luis	Aeródromo Santa Cilia
5	García	Víctor	Colegio Ingenieros Aeronáuticos
6	Gil	Alejandro	Aeroclub Nimbus - Aeródromo Santa Cilia
7	Gómez	José Ángel	Comunidad de Madrid
8	Ibrahim Perera	Alejandro	Aeropuerto de Teruel
9	Mas	Jan	Generalitat de Catalunya
10	Muñoz	Eva	Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias (FAMCP)
11	Sánchez Naharro	Fernando	Comunidad de Madrid
12	Sánchez	Paula	Generalitat de Catalunya

En la sesión se contó con la participación de Marta Carmona y Alejandro Mainar en calidad de asesores de la Dirección General de Transportes con el fin de resolver las cuestiones técnicas que pudieran surgir en el debate.

ORGANIZACIÓN

La sesión de participación se desarrolló de forma online, en horario de 10h a 13.30h y fue facilitada por Mariana Cancela y Diego Chueca de Conversatorio.

OBJETIVOS DE LA SESIÓN DE TRABAJO

- Promover el debate sobre el texto presentado.
- Contrastar el texto del borrador del anteproyecto recogiendo las aportaciones ciudadanas de mejora.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

La sesión con una bienvenida por parte del equipo de Conversatorio y la presentación de las personas participantes.

Tras la explicación de los objetivos, la metodología y el programa de la sesión por parte del equipo facilitador de Conversatorio, se inició el debate sobre los puntos concretos del texto y se recogieron de forma agregada todas las propuestas de mejora.

RESULTADOS

A continuación, se presentan las aportaciones ciudadanas al Anteproyecto de Ley de Infraestructuras Aeronáuticas de Aragón

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.* Punto 2.3

- Revisar redacción para que se entienda que se refiere a áreas habilitadas para operating sites.

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 5. Definiciones. General

- Para la definición de vertipuerto se considera que debería partir de la misma de qué es un aeródromo. El hecho de identificarla como aeródromo ya le obliga a pasar por unos trámites en función de que sea AD de uso público, restringido, o eventual.
- También es importante para diferenciarlo de los helipuertos. Es algo que se está avanzando y evolucionando y se prevé nuevos usos como transporte de mercancías y por eso es importante que esté recogido en la ley.

Tipo de aportación: Modificar

- En helipuertos sanitarios, entre otros, el mantenimiento recae en otra entidad, que se encarga de todo el hospital (helipuerto incluido) mediante licitación pública.

Tipo de aportación: Modificar

- Añadir hidroaeródromos. El texto no explicita las zonas de agua. Utilizar definición OASI y EASA

Tipo de aportación: Añadir

- En el apartado de definiciones faltarían también las velisuperficies y los altipuertos. Estos últimos son tipos de aeródromos que existen en Francia y aquí se echan de menos (hay uno cerca de Aragón, el de Peyragudes). La velisuperficie es un aeródromo para planeadores en los que se despegan exclusivamente con torno (podemos aterrizar con planeadores, pero no con aviones). Además, y más importante: un aterrizaje fuera del aeródromo con un planeador no debería considerarse como un aterrizaje de

emergencia. También contemplar la posibilidad de contar con altipuestos como aeródromos permanentes

Tipo de aportación: Añadir

- Definición de gestor: persona titular o propietaria de la infraestructura aeronáutica o la persona física o jurídica, designada por ésta, que realiza las labores de gestión de la infraestructura, y en particular la operación y/o el mantenimiento, sujeta a las obligaciones contempladas en esta ley y en otras normas de aplicación. El gestor podría ser al mismo tiempo titular y propietario de la infraestructura, o ninguna de las 2 cosas.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 5. Definiciones. Punto 5.3.

- Cambiar "categoría" por "clasificación". Necesidad de clarificar el concepto de "régimen de uso" en los registros. Actualmente, no está bien definido, lo que genera confusión. Parece que la clasificación entre "uso restringido" y "uso público" proviene del Real Decreto 1070 a nivel estatal, donde se utilizan los términos "categoría" o "clasificación". Por coherencia, se sugiere unificar esta terminología.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 6. Creación del registro de infraestructuras aeronáuticas. Punto 6.2.

- Debería especificarse claramente si el uso es restringido o público. Como hay actividades permitidas solo bajo ciertas clasificaciones, es importante decidir si se mantiene el término "régimen de uso" (y entonces definirlo con precisión) o si se sustituye por "clasificación" o "categoría", si se consideran equivalentes.

Tipo de aportación: Modificar

CAPÍTULO II. Régimen de las infraestructuras aeronáuticas

Artículo 8. Plan Director. Punto 8.1

- Añadir a ordenación y desarrollo "uso y gestión"

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 8. Plan Director. Punto 8.3.

- Obligación de contar con un PD a los aeródromos de uso restringido. ¿Cuál es el criterio? ¿Qué límites hay para ello?
- Aquí habría que ver qué instalaciones se incluirían (dentro de los ADUR), como susceptibles de requerir un PD. Sólo aquellas instalaciones que tengan un volumen de tráfico que pueda comprometer el entorno, y se considere que sea en beneficio e interés regional. Por otro lado, en aquellas instalaciones que por ejemplo se quieran realizar operaciones comerciales (como aerotaxi en un futuro), se podría plantear.
- Todo esto para intentar evitar que ciertos tipos de instalaciones necesiten un PD. Hay que aclarar qué tipos de operaciones lo requieren y qué tipo de agente debe hacerlo (propietario, promotor, gestor...)
- Incluir servidumbre - servicios públicos de emergencia, que también puedan tener PD.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 8. Plan Director. Punto 8.4.c.

- 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)"

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 9. Tramitación y aprobación de planes directores. Punto 9.3

- Inclusión de información pública en el procedimiento. Sería importante aclarar si el procedimiento de aprobación del Plan Director contempla un trámite de información pública. Dada la relevancia del plan y su posible impacto, la ausencia de esta fase podría limitar las garantías de participación y transparencia. Se propone valorar su incorporación explícita en el proceso.

Tipo de aportación: Añadir

- Tal como está planteado, el silencio administrativo tiene efectos estimatorios salvo en casos concretos. Sin embargo, tratándose de solicitudes que pueden implicar autorizaciones de establecimiento o apertura al tráfico, esto podría conllevar riesgos para la seguridad. En procedimientos de esta naturaleza, el silencio suele ser negativo precisamente para evitar aprobaciones automáticas sin evaluación suficiente.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 10. Efectos de los planes directores.

- Declaración de utilidad pública sin información pública. En qué momento puede participar la ciudadanía en ello. Cómo la ciudadanía puede defenderse y expresar su disconformidad.

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 11. Régimen general de autorizaciones. Punto 11.5

- Donde se menciona “verificado” se debería añadir “o certificado”

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 11. Régimen general de autorizaciones. Punto 11.8

- Se dan casos en infraestructuras de titularidad pública que, por temas económicos, la licitación de las obras se alarga más de un año. Contemplar la posibilidad que se den prórrogas.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 11. Régimen general de autorizaciones. Punto 11.9

- En infraestructuras de titularidad pública (por ejemplo, helipuertos sanitarios) la gestión se licita, con una duración finita (de 1 año hasta 5). En estos casos no sería coherente que sea intransferible ya que el gestor, por naturaleza, va cambiando. La autorización de la apertura con las licitaciones no está ligada. Habría que encajar estas situaciones en la ley.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 12. Procedimiento para obtener la autorización de establecimiento o de modificación. General

- Incardinar la posible tramitación de un AESA. Preocupa que el plazo de seis meses con silencio positivo sea insuficiente para obtener todos los informes necesarios, especialmente el estudio aeronáutico de seguridad, cuya resolución depende de AESA y puede tardar más. Se plantea la duda de qué ocurre si transcurren los seis meses sin respuesta de AESA: ¿la infraestructura queda autorizada automáticamente, incluso si luego el informe es desfavorable? Esto podría comprometer la seguridad.

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 13. Documentación para solicitar la autorización de establecimiento o de modificación. General

- La memoria técnica debe estar firmada por 'técnico competente': el único titulado con competencias en infraestructuras aeronáuticas es el Ingeniero Aeronáutico (o el Ingeniero Técnico Aeronáutico con especialidad de Aeropuertos). Debería cambiarse para asegurar la normativa en competencias profesionales.

El estudio de compatibilidad del espacio aéreo no es competencia exclusiva del Ingeniero Aeronáutico, pero igualmente se debería asegurar que existe una forma de acreditar que el autor es, efectivamente, competente.

Todo esto para evitar situaciones de intrusismo laboral y asegurar que esta labor sea realizada por profesionales con las competencias adecuadas.

Tipo de aportación: Modificar

- Se indica que en caso de modificación relevante se pedirá estudio de CEA (como documentación a aportar). Duda si esto siempre se haría de este modo. Por ejemplo, en caso de construcción de una plataforma, cambio de gestor, etc. Habría que especificar en qué caso esto será requerido

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 15. Procedimiento para obtener la autorización de apertura al tráfico. Punto 15.6.

- Solicitud de informe o certificado de compatibilidad para F4 (artículo 15.6). Se pide tras resolución de verificación (en AUP), o tras informe de acreditación de cumplimientos de NNTT (en ADUR).
 - ¿Por qué se espera a pedir este informe en este momento? Se demorarían mucho los plazos. Además, entendemos que lo que habría que comprobar es que los aspectos de la CEA indicados al comienzo (en la RAE), no han sido modificados, y en base a ello, se podría ahorrar dicha consulta de compatibilidad. No está claro que haya que solicitarlo nuevamente.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 15. Procedimiento para obtener la autorización de apertura al tráfico. Punto 15.9.

- “Enaire u órgano competente en...” Tener en cuenta en el caso que el nombre del organismo "Enaire" se altere. Poner un nombre más genérico para que la ley no quede obsoleta.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 17. Modificaciones en aeródromos permanentes. Punto 17.6.

- No está claro si las modificaciones no sustanciales se autorizan sin tramitar. Se debería clarificar si estas modificaciones menores no necesitan autorizaciones.

Tipo de aportación: Modificar

SECCIÓN 3ª. AERÓDROMOS EVENTUALES

General

- Se indica la necesidad por parte del operador de:
 - Declaración responsable
 - Registros de operaciones
 - Inicio de tramitación para paso a instalación permanente, en caso de excederse el número de operaciones de un eventual (según lo indicado en la Ley).
 - Solicitud de la CEA (en caso necesario)
 - Tramitación medioambiental
- No está clara la figura del operador para realizar todo esto por varias razones:
 - Pueden existir varios operadores que operen en la instalación.
 - No se puede responsabilizar a un operador aéreo de los aspectos técnicos que se requiere a una infraestructura.
 - Debería existir una figura (distinta del operador) que; o por un lado, se asegure de tener el permiso del propietario para garantizar que se puede operar allí por parte de los operadores, o por otro lado, se responsabilice de que la instalación ha pasado todos los trámites requeridos para considerarse apta para la operación (CEA, medioambiente, urbanístico, registro bajo declaración responsable, y lleve a cabo un seguimiento de las operaciones para valorar si debe pasar a ser un aeródromo permanente.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 18. Requisitos para tramitar aeródromos eventuales. Punto 18.3.

- Para las infraestructuras que deben seguir el trámite de aeródromo permanente, aunque estén por debajo de las operaciones que se establecen en el apartado dos se incluye: "... y en general de cualquier otra actividad aérea que no tenga carácter eventual". Se propone eliminar esa parte o modificar para especificar mejor

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 18. Requisitos para tramitar aeródromos eventuales. Punto 18.6.

- No está claro cómo instar la tramitación a permanente

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 18. Requisitos para tramitar aeródromos eventuales. Punto 18.8.

- Titular del terreno o "libre disposición" (en el caso de que el terreno sea alquilado, por ejemplo)

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 18. Requisitos para tramitar aeródromos eventuales. Punto 18.11

- Existe una posible incoherencia entre el artículo 18 y los artículos sobre registro en cuanto a la inclusión de comunicaciones eventuales; sería conveniente aclararlo.
- En el caso de comunicaciones o declaraciones, preocupa la falta de garantías de privacidad y participación: ¿cómo justificar la publicación de datos privados o permitir alegaciones si no hay información pública vinculada al procedimiento?

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 19. Tramitación de aeródromos eventuales. Punto 19.3.

- Si la evaluación ambiental la tramita el propio Gobierno de Aragón, debe suspenderse el cómputo del plazo administrativo, ya que el proceso supera con frecuencia los seis meses y el silencio positivo no sería procedente.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 19. Tramitación de aeródromos eventuales. Punto 19.9

- No queda claro si la conformidad prevista en el artículo 19.9 es un acto administrativo; si lo es, debería tener una tramitación mínima y ser accesible por transparencia. Y si no, debería estar más explícito en la ley.

Tipo de aportación: Modificar

SECCIÓN 4ª. VERTIPUERTOS Y OTRAS INFRAESTRUCTURAS PARA UAS

General

- En lo estipulado en la Ley (Sección 4ª), no se hace distinción de los trámites de vertipuertos, según los usos de la infraestructura. Todos los aspectos que no guarden relación con los vertipuertos, y que sean solo del operador (certificado de operador UAS, autorizaciones operacionales de AESA, o de declaraciones responsables del operador, etc.), se entiende que no deberían ser un requisito dentro del procedimiento de autorización/registro de este tipo de instalaciones.

Tipo de aportación: Modificar

Artículo 21. Requisitos para autorizar vertipuertos y otras infraestructuras para UAS. Punto 21.4.

- Es necesario presentar la documentación del operador. Si este no se conoce o cambia, no se podría tramitar. Separar la infraestructura de la parte operativa.

Tipo de aportación: Modificar

- La autorización o autorizaciones para las infraestructuras intermedias, es decir, minihubs o lockers automatizadas desde donde los drones cargan o descargan mercancías.

Tipo de aportación: Añadir

CAPÍTULO III. Régimen de gestión de las infraestructuras aeronáuticas

General

- ¿Responsabilidad del gestor en usos militares? En las ocasiones en las que fuerzas y cuerpos de seguridad del estado utilizan instalaciones para sus usos ¿Qué responsabilidades tiene el gestor si exceden de las capacidades del aeródromo? ¿Y en el caso de accidentes? ¿Hay algo en la norma que podría tratar estas situaciones?

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 28. Obligaciones del gestor. Punto 1.b.

- Relacionado con el mantenimiento en infraestructuras donde este está lícitado (véase 5.1). Conflicto de competencias con la figura del gestor

Tipo de aportación: Modificar

CAPÍTULO V. Régimen sancionador

Artículo 36. Infracciones muy graves. Punto b.

- Se debería añadir “cierre permanente” en lugar de cierre, ya que hay situaciones (presencias de grúas, obras...) donde se necesita cerrar temporalmente la infraestructura

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 37. Infracciones graves. General

- No respetar las condiciones técnicas de seguridad o medioambientales impuestas por la autorización.
- Cualquier actuación que ponga en peligro la seguridad de las operaciones aéreas.

Tipo de aportación: Añadir

Artículo 39. Sanciones. General

- Cuantías de las sanciones podrían ser excesivas en comparación con la LSA. Se propone diferentes cantidades para aeródromos pequeños y grandes aeropuertos

Tipo de aportación: Modificar

Disposiciones adicionales

Disposición adicional segunda. Utilidad pública.

- Se indica que las infraestructuras aeronáuticas destinadas a la operación exclusiva de medios aéreos de los servicios públicos de emergencia y seguridad ciudadana que vayan a autorizarse conforme a lo establecido en la misma conllevarán implícitamente la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios.

- ¿Qué instalaciones son las que se incluirían aquí? (emergencia, sanitarias, contra incendios, etc.)
- ¿Irá ligada la declaración de utilidad pública a la autorización de una manera implícita? ¿Irá seguida de un procedimiento? Por ejemplo, una consulta pública para que la ciudadanía pueda expresar su disconformidad. En dicho caso solo serían para instalaciones permanentes. Necesario aclarar en redacción.

Tipo de aportación: Modificar

Disposición adicional tercera. Informes de los gestores de infraestructuras declaradas de utilidad pública.

- Un plazo de 10 días se considera pequeño. Asimismo, no queda del todo claro en cuanto obtención de autorizaciones, licencias o concesiones administrativas

Tipo de aportación: Modificar

Disposición transitoria cuarta. Infraestructuras previamente autorizadas.

- Se habla de las instalaciones que hubieran realizado modificaciones relevantes respecto a la configuración autorizada, deberán ajustarse a lo dispuesto en esta ley. Se entiende que esto no sería aplicable a las instalaciones que hubiesen pasado por dicho trámite antes de la entrada en vigor de esta Ley, sino las que lo hagan a partir de dicho momento. Aclararlo en la redacción para que no dé lugar a malentendidos

Tipo de aportación: Modificar

Anexos

General

- Mientras que el Anexo II (para ADUR), se diferencia para aeródromo (de aeronaves de ala fija), y helipuertos, sin embargo, no se hace esta distinción con los AUP. Quizás tenga sentido hacer esta diferenciación.
- Además, los vertipuertos, parece ser que se consideran como una tipología distinta a los AUP o ADUR, cuando no debería ser así. Debería integrarse en uno de estos Anexos, con las particularidades que tengan.

Tipo de aportación: Modificar

Otras aportaciones

- Falta incluir la singularidad de vuelos con planeador. No es una actividad puntual, hay 10 mil horas de vuelos con estas aeronaves.

Tipo de aportación: Añadir

- Referencias a la Ley 11/2014 (Aragón). Entendemos que la misma es acorde con las actualizaciones de Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Por ejemplo, en la inclusión de necesidad de trámite ambiental a los proyectos de aeródromos destinados exclusivamente a uso sanitario y de emergencias o a la prevención y extinción de incendios, cuando se encuentra por ejemplo en Red Natura 2000, u otros espacios protegidos. Sería conveniente revisar si la Ley 11/2014 de Aragón recoge todas las actualizaciones derivadas de la Ley estatal 21/2013, ya que hay cambios que afectan a actividades antes exentas.

Tipo de aportación: Modificar

- Además, se indica que la persona interesada tramitará ante el órgano ambiental el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto. Entendemos que este trámite siempre sería a través del Órgano Sustantivo, que corresponde al órgano directivo de transporte. Es decir, convendría aclarar quién debe tramitar la evaluación ambiental simplificada para no generar posibles incompatibilidades en declaraciones eventuales.

Tipo de aportación: Modificar



Laboratorio de Aragón Gobierno Abierto (LAAAB)

Servicio de Participación Ciudadana e Innovación Social

Dirección General de Relaciones Institucionales, Acción Exterior y Transparencia

Departamento de Presidencia. Economía y Justicia

GOBIERNO DE ARAGÓN

Tel. 976 715087 / 713470 / 713756

gobiernoabierto@aragon.es

[@LAAAB_es](#) [@AragónAbierto](#)

<https://gobiernoabierto.aragon.es>

www.laaab.es [\(blog\)](#)