



D^a. Susana García Rodríguez, Asesora técnica del Servicio de Participación Ciudadana e Innovación Social de la Dirección General de Relaciones Institucionales, Acción Exterior y Transparencia, Departamento de Presidencia, Economía y Justicia.

CERTIFICA:

Que de acuerdo con la solicitud efectuada por la Dirección General de Transportes del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial se publicó en el portal <https://gobiernoabierto.aragon.es> Consulta pública previa del Anteproyecto de Ley de INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS y se mantuvo abierta a la participación ciudadana entre el 26 de junio y el 17 de julio de 2024 con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 43 del texto refundido de la Ley del Presidente o Presidenta y del Gobierno de Aragón, aprobado en el Decreto Legislativo 1/2022, de 6 de abril, del Gobierno de Aragón.

A través de la citada Consulta Pública se han recibido las aportaciones anexadas a continuación.

- Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón.
- Fly-Pyr Santa Cilia
- Aviación y Montaña S.L.

Y para que conste a los efectos oportunos, se expide el presente certificado.

En Zaragoza, firmado electrónicamente

Susana García Rodríguez.

Asesora técnica de Participación Ciudadana
e Innovación Social.



Aportación 1: Dirección General de Interior y Emergencias del Departamento de Hacienda y Administración Pública del Gobierno de Aragón.

En relación con la consulta previa del Anteproyecto de Ley de Infraestructuras Aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Aragón que se está promoviendo desde la Dirección General de Transporte, desde la Dirección General de Interior y Emergencias del Departamento de Presidencia, Interior y Cultura dada la relevancia que los recursos aéreos tienen en la gestión de las emergencias en la Comunidad Autónoma, interesa que la norma recoja de forma particularizada la situación de las infraestructuras aeronáuticas destinadas a emergencias.

Aportación 2: Fly-Pyr Santa Cilia

- a) **Talleres aeronáuticos:** En aeródromos de uso restringido tiene que ser posible la existencia de talleres aeronáuticos para aeronaves ligeras (parte ML)
- b) **Singularidad de las actividades que se realizan en los aeródromos:** Es preciso tener en cuenta las actividades que se realizan en determinados aeródromos. En Santa Cilia por ejemplo se ha de permitir la circulación de automóviles para desplazar los planeadores por el campo de vuelos ya que estos carecen de movilidad propia. Eso implica también la necesidad de desplazarse a pie. Es preciso tener en cuenta que las servidumbres limitadoras de obstáculos deberían ser más estrictas ya que las aeronaves remolcadoras aterrizan arrastrando una cuerda y eso impide aterrizar al inicio de la pista. El procedimiento de despegue implica la necesidad de alinear varios planeadores en la pista de despegue. Es el procedimiento habitual en cualquier aeródromo especializado en el vuelo sin motor. Tiene que ser posible la instalación de un torno para el despegue de los planeadores sin necesidad de remolque avión. Un procedimiento perfectamente regulado por la autoridad aeronáutica. Cuando las aeronaves no están provistas de motor no es posible evitar la operación simultánea en pistas paralelas aun cuando no existe distancia horizontal suficiente. Determinadas aeronaves no tienen la posibilidad de aterrizar en pistas de terreno duro y han de hacerlo en terreno sin acondicionar (aeronaves con patines en lugar de ruedas).
- c) **Delimitación de responsabilidades entre propietarios y operadores:** Los operadores de los aeródromos pueden ser los responsables de la gestión y operatividad de la infraestructura, pero el propietario tendría que ser el responsable de su mantenimiento.
- d) **Servidumbres aeronáuticas:** La normativa nacional para nuevas infraestructuras aeronáuticas de uso restringido contempla la necesidad de preservar las



servidumbres aeronáuticas delimitadoras de obstáculos. Sería interesante que cuando menos en los aeródromos propiedad de Gobierno de Aragón y en los de mayor actividad se contemplase igualmente esta necesidad, incluso para estructuras existentes.

Aportación 3: Aviación y Montaña S.L.

Es difícil hacer alegaciones sobre un texto que se limita a enunciar las intenciones, es decir, lo que se pretende regular con la ley, sin aportar ningún detalle.

- a) **Infraestructuras existentes antes de la publicación de la nueva ley:** se deberán respetar tal como están.
- b) **Gestiones con la Dirección General de Transportes:** se deberán poder realizar preferentemente online
- c) **Favorecer un sistema auto declarativo.**
- d) **Autorización de nuevas infraestructuras:** para pistas de terreno natural, en particular las pistas de montaña (pistas situadas normalmente en la ladera de una montaña, con pendiente a lo largo de su eje longitudinal - aproximadamente entre un 5 y un 20% de pendiente -, y con entrada y salida por una única cabecera), los trámites exigibles deberán ser mínimos, lo más sencillos posibles, siendo los pilotos expertos en vuelo de montaña los que determinen su ubicación y características técnicas.
- e) **Régimen de sanciones:** se deberá diseñar teniendo en cuenta la diversidad de infraestructuras y de actividades que en ellas se realizan. Para determinar el tipo y la cuantía de las sanciones no se puede utilizar como base la aviación comercial (transporte de pasajeros) que no tiene nada que ver con la aviación general y deportiva y que es la que se practica en la mayoría de las infraestructuras de la comunidad.