

En la página 46772, anexo IV, apartado 2, la segunda columna de la tabla debe entenderse publicada de la siguiente forma: « $P \leq 100$  (\*)»; « $P \leq 100$  (\*)», « $P \leq 15$ »; « $15 < P \leq 30$ »; « $30 < P \leq 100$  (\*)»; y « $P \leq 100$  (\*)».

En la página 46772, anexo IV, apartado 2, quinta columna de la tabla, tercera línea, donde dice: «Cent. €/kW y mes»; debe decir: «Cent. €/kWh».

En la página 46772, apartado 2, sexta columna de la tabla, séptima línea, donde dice: «6,81»; debe decir: «6,91».

En la página 46772, primera columna, anexo V, penúltima tarifa, donde dice: «Tarifa G.4 Nivel de tensión de 72,5 kV y  $\leq 145$  kV»; debe decir: «Tarifa G.4 Nivel de tensión  $>$  de 72,5 kV y  $\leq 145$  kV».

En la página 46773, primera columna, anexo VI, línea segunda, donde dice: «... Reglamento de punto de medida...»; debe decir: «... Reglamento de puntos de medida...».

En la página 46773, primera columna, anexo VI, apartado 2, primer concepto, cuarta línea, donde dice: «(1h  $\leq$  periodos  $\leq 7$  días)»; debe decir: «(1h  $<$  periodos  $\leq 7$  días)».

En la página 46773, primera columna, anexo VI, apartado 2, segundo concepto, cuarta línea, donde dice: «(8 días  $\leq$  periodos  $\leq 1$  mes)»; debe decir: «(8 días  $<$  periodo  $\leq 1$  mes)».

En la página 46773, primera columna, anexo VI, apartado 2, último concepto, tercera columna de la tabla, última línea, donde dice: «981,819», debe decir: «961,619».

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**2351** **LEY 19/2000, de 29 de diciembre, de Aeropuertos de Cataluña.**

**EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA**

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 19/2000, de 29 de diciembre, de Aeropuertos de Cataluña.

### PREÁMBULO

#### I

El transporte aéreo se ha convertido en las últimas décadas de este siglo en una pieza fundamental en el desarrollo espectacular de las relaciones comerciales y de ocio, en un entorno cada vez más globalizado.

El elemento infraestructural de esta modalidad de transporte, los aeropuertos, constituye un centro operativo de primer orden. Tanto el emplazamiento como las capacidades de los aeropuertos son determinantes para la adecuada operativa del transporte aéreo.

#### II

En el marco competencial actual establecido por los artículos 9.15 y 11.8, del Estatuto de Autonomía de

Cataluña, y el artículo 149.1.20 de la Constitución, Cataluña cuenta, por un lado, con un conjunto de infraestructuras aeroportuarias calificadas actualmente de interés general y, por otro, con instalaciones, generalmente de titularidad privada, que no tienen atribuido dicho carácter.

La necesidad de contar con un sistema aeroportuario que responda adecuadamente a las necesidades de transporte aéreo en las vertientes comerciales y turísticas requiere disponer de una normativa propia reguladora de esta competencia asumida estatutariamente, que garantice que el tráfico aéreo se lleve a cabo con la seguridad, fluidez, regularidad, eficacia y economía que le son exigibles. Se excluye de dicho ámbito de regulación un tipo de aeródromo, el helipuerto, porque cuenta con una norma específica, la Ley 11/1998.

#### III

La presente Ley se estructura en seis capítulos, que abarcan todos los aspectos que deben ser objeto de regulación para lograr el objetivo descrito.

El capítulo I contiene los aspectos generales, entre los que cabe destacar los principios de sostenibilidad, respecto al medio ambiente y aplicabilidad de la evaluación de impacto ambiental que deben estar presentes en todas las actuaciones relativas al sistema aeroportuario. Asimismo, se enuncian las definiciones y clasificaciones que contribuyen a hacer comprensible la norma.

El capítulo II está dedicado a los aspectos relativos a la planificación, tanto en el aspecto urbanístico como en el propio y específico del sector aeroportuario, enmarcado en la figura del Plan de aeropuertos de Cataluña, instrumento de ordenación territorial que tiene como objeto la determinación de las grandes líneas de ordenación y desarrollo del sector, con previsión de posibles emplazamientos de las instalaciones.

En esta línea de actuación, el capítulo III describe el Plan director con que deben contar los aeropuertos y aeródromos a fin y efecto de delimitar su zona de servicio, estableciendo las superficies y espacios que la componen y las actividades que pueden llevarse a cabo en ella.

Una vez fijado el marco general, el capítulo IV determina los requerimientos para el establecimiento de aeropuertos y aeródromos, tanto en lo relativo al proyecto correspondiente como a la iniciativa pública y privada para este tipo de actuaciones.

Un aspecto a destacar de la presente Ley, por su carácter innovador, es el relativo a la gestión de los aeropuertos y aeródromos. En este sentido, el capítulo V de la Ley tiene un enunciado suficientemente amplio que admite que estas infraestructuras públicas puedan ser gestionadas en cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta que establece la legislación de contratos de las administraciones públicas. Es especialmente destacable la previsión de la creación de una entidad gestora de carácter mercantil que asumiría la dirección, gestión y administración de la instalación.

El último capítulo se dedica a las cuestiones relativas a la inspección y al régimen sancionador, y se tipifican las diversas conductas que son infracciones a los preceptos de la presente Ley.

De la parte final de la Ley cabe destacar la previsión que realiza la disposición transitoria, que otorga a los titulares de aeropuertos y aeródromos un plazo de un año para adaptar las instalaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley a los nuevos requerimientos que establece.

## CAPÍTULO I

**Aspectos generales****Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.**

1. El objeto de la presente Ley es regular la planificación, construcción, gestión, utilización y régimen de policía de los aeropuertos y aeródromos, tanto en lo relativo a los servicios esenciales como a los complementarios, que son competencia de la Generalidad de Cataluña, y definir los instrumentos adecuados para promover el establecimiento de nuevos aeropuertos y aeródromos cuando sea necesario.

2. La presente Ley es de aplicación a los aeródromos y aeropuertos que no tienen la calificación estatal de interés general.

**Artículo 2. Principios.**

El establecimiento y desarrollo de los elementos que componen el sistema aeroportuario catalán están sujetos a los principios de desarrollo sostenible, respeto al medio ambiente, aplicabilidad de la evaluación de impacto ambiental y equidad territorial y social.

**Artículo 3. Definiciones.**

1. Se entiende por aeródromo un área definida de terreno, horizontal o inclinado, o de agua, que incluye los edificios, instalaciones y equipamientos necesarios y que está destinada, totalmente o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

2. Se entiende por aeropuerto el aeródromo dotado de instalaciones permanentes y servicios al alcance del público para atender de manera regular el tráfico aéreo, permitiendo el estacionamiento y la reparación del material aéreo a la llegada y salida de pasajeros y carga.

3. Se entiende que forman parte de los aeropuertos y aeródromos las infraestructuras de cariz aeronáutico que les prestan servicio de apoyo.

**Artículo 4. Clasificaciones.**

1. Los aeropuertos y aeródromos que regula la presente Ley se clasifican, por razón de su titularidad, en públicos y privados.

2. En cuanto al uso o destino, los aeropuertos y aeródromos regulados por la presente Ley son de uso general si cualquier operador puede utilizar sus instalaciones mediante la contraprestación económica correspondiente, y son de uso privado si las instalaciones sólo pueden ser utilizadas por sus titulares o por los operadores específicamente autorizados por éstos.

**Artículo 5. Elementos y características técnicas.**

Deben determinarse reglamentariamente, sin perjuicio de lo que, con carácter general, dispone la presente Ley, las características técnicas, elementos, servicios y otros requisitos que con carácter mínimo deben tener los aeropuertos y aeródromos regulados por la presente Ley, en función de su naturaleza o destino y siempre de acuerdo con el que, al respecto, establece la normativa que les es de aplicación.

**Artículo 6. Autoridad Aeroportuaria de Cataluña.**

La Autoridad Aeroportuaria de Cataluña es el ente que debe determinar la política estratégica, los objetivos y el plan de negocio aeroportuarios y deben informar del Plan de aeropuertos de Cataluña.

## CAPÍTULO II

**La planificación****Artículo 7. Plan de aeropuertos.**

1. El Plan de aeropuertos de Cataluña es un instrumento de ordenación del sector aeroportuario catalán en el marco de las directrices de la ordenación territorial y tiene por objeto que el Gobierno de la Generalidad determine las grandes líneas de planificación, ordenación, promoción y desarrollo del sector aeroportuario y la previsión de los emplazamientos de los aeropuertos y aeródromos, con sujeción a los principios de sostenibilidad y respeto al medio ambiente.

A este efecto, el Plan de aeropuertos debe definir las necesidades en función de la demanda y determinar las prioridades de actuación para lograr un equilibrio territorial, definiendo la dotación y el tipo de equipamiento que corresponde a cada ámbito territorial, las necesidades de suelo, los parámetros y dimensiones que se han de cumplir y los requerimientos para la localización. También debe incluir las previsiones económicas correspondientes.

2. El Plan de aeropuertos de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de conformidad con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial, y debe tener en cuenta las directrices de ordenación del territorio catalán. En la tramitación de dicho Plan, es vinculante, respecto a las materias de su competencia, tanto el informe del Departamento de Medio Ambiente como el de la autoridad aeronáutica estatal.

3. La evaluación del despliegue y actualización, si procede, del Plan se realiza cada cinco años.

**Artículo 8. El planeamiento urbanístico.**

El planeamiento urbanístico debe calificar los terrenos necesarios para el establecimiento de un aeropuerto o aeródromo, como sistema general aeroportuario de titularidad pública o privada, según corresponda. Éste debe tener en cuenta las superficies a desarrollar por un Plan director, según establece el artículo 11 de la presente Ley.

**Artículo 9. Previsiones económicas y financieras del Plan director.**

El Plan de aeropuertos debe establecer las previsiones económicas y financieras para cada uno de los equipamientos existentes y futuros, tanto en lo relativo a los gastos de capital como a los de funcionamiento. Dichas previsiones deben constar, si procede, en los presupuestos de la Generalidad de Cataluña.

## CAPÍTULO III

**El Plan director y la zona de servicio****Artículo 10. El Plan director.**

Los aeropuertos y aeródromos deben contar con un Plan director que ha de definir las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta que alcance la máxima expansión previsible y ha de tener por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

**Artículo 11. *La elaboración y aprobación del Plan director.***

1. La elaboración del Plan director corresponde a la Autoridad Aeroportuaria de Cataluña o a la Dirección General competente en la materia, que deben contar con la participación de los entes locales afectados, según debe determinarse reglamentariamente, si la iniciativa para la construcción y explotación del aeropuerto o aeródromo corresponde a la Generalidad. Si la iniciativa corresponde a una entidad local, es ésta la que debe elaborar el Plan director.

2. En el proceso de elaboración del Plan director deben solicitarse los informes preceptivos de las administraciones competentes en las materias relacionadas especialmente con la navegación aérea, el tráfico y transporte aéreos, la ordenación del territorio, y el urbanismo y medio ambiente. Si los informes mencionados no se emiten en el plazo de tres meses a contar de la recepción de la propuesta, se entiende que son favorables, excepto en los casos en que sea incompatible con el planeamiento urbanístico y teniendo en cuenta que el informe de la Administración General del Estado en materia de navegación aérea, tráfico y transporte aéreos tiene carácter vinculante.

3. La aprobación del Plan director corresponde al Consejero del Departamento competente en la materia.

4. La aprobación de los planes directores de los aeropuertos lleva implícita la declaración de utilidad pública, a los efectos expropiatorios, de los bienes y derechos de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio.

5. Los planes directores deben contener información sobre las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, para poder ser aprobadas por la Administración competente.

6. Los documentos que deben conformar el Plan director y las especificaciones del mismo deben determinarse reglamentariamente.

**Artículo 12. *La zona de servicio.***

1. El Plan director debe definir una zona de servicio que incluya las superficies necesarias para llevar a cabo las actividades aeroportuarias y tareas que resulten complementarias, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto.

2. La zona de servicio se destina principalmente a la prestación del servicio aeroportuario. La utilización y explotación de la zona de servicio deben realizarse de acuerdo con las prescripciones de la presente Ley y las normas que la desarrollan y con el planeamiento urbanístico.

**Artículo 13. *Delimitación de la zona de servicio.***

El Plan director de un aeropuerto o aeródromo debe contener la delimitación concreta del perímetro de la respectiva zona de servicio aeroportuaria, con los espacios de reserva correspondientes y en los términos siguientes:

a) Las superficies necesarias para llevar a cabo las actividades de tráfico y transporte aéreos y de movimiento de aeronaves, con las áreas de seguridad correspondientes; para la estancia, reparación y suministro de las aeronaves; para las terminales e instalaciones de recepción o despacho de viajeros y mercancías; para los servicios a pasajeros y a empresas de transporte aéreo; para las vías terrestres de acceso y las áreas de estacionamiento de vehículos; las instalaciones e infraestructura necesarias para las aeronaves destinadas a la

extinción de incendios forestales; para la coordinación de los servicios de prevención del riesgo en el recinto y, en general, para todas las que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

b) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión de la instalación y que deben comprender todos los terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en un futuro el desarrollo correcto de la actividad aeroportuaria.

**Artículo 14. *Otros usos e instalaciones.***

El Plan director puede incluir dentro de la zona de servicio, sin perjuicio de lo dispuesto por los artículos 11 y 12 para la utilización y explotación de la misma, usos de instalaciones que comportan el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales, industriales, hoteleras, culturales y de formación, deportivas, lúdicas y recreativas, siempre que la localización de dichos usos de instalaciones dentro del aeropuerto sea justificada o conveniente en relación al tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que prestan a los usuarios del aeropuerto, el volumen del tráfico aéreo existente, y también espacios destinados a equipamientos.

**CAPÍTULO IV**

**Establecimiento y modificación de aeropuertos y aeródromos**

**Artículo 15. *La formulación y ejecución de proyectos.***

1. El establecimiento, las ampliaciones y modificaciones relevantes de aeropuertos y aeródromos, de titularidad tanto pública como privada y de uso tanto general como particular, requiere la formulación del proyecto correspondiente.

A tal efecto, se considera modificación relevante la transformación de un aeródromo en aeropuerto, el cambio de la clave de referencia OACI, la conversión de la pista de vuelo visual en instrumental y el incremento de las superficies edificadas en los porcentajes que deben determinarse reglamentariamente.

2. El proyecto debe incluir, en todos los casos:

a) La acreditación de la compatibilidad de la instalación en relación al espacio aéreo, emitida por la autoridad aeronáutica estatal y la compatibilidad con la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico municipal.

b) Las condiciones técnicas, en especial las relativas a la zona de servicio, sobre servidumbres aeronáuticas, instalaciones y dimensiones de las superficies delimitadoras de obstáculos exigibles por la normativa aplicable en esta materia.

c) Un estudio de impacto ambiental.

d) El contenido del Plan de autoprotección, tal como establece la Ley 4/1997, de Protección Civil de Cataluña, y demás documentos que deben determinarse reglamentariamente.

3. Los proyectos deben prever la incidencia de las obras aeroportuarias en las zonas inmediatas y el estudio de la accesibilidad de las instalaciones.

4. Debe establecerse reglamentariamente el procedimiento para tramitar y aprobar los nuevos aeropuertos y aeródromos o para ampliar o modificar de manera relevante los existentes. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta, como mínimo, un trámite de información pública, el informe de las Administraciones locales afectadas.

tadas y demás Administraciones con competencia sobre la materia y la evaluación de impacto ambiental.

5. Corresponde al Gobierno de la Generalidad la aprobación definitiva de los proyectos que suponen la construcción de nuevos aeropuertos y aeródromos, así como la de los proyectos de ampliación o modificación relevante de los existentes.

6. El conjunto de edificaciones que se construyan en la zona de servicio aeroportuaria y las que tengan relación con las actividades comerciales, culturales, deportivas, lúdicas o recreativas a que se refiere el artículo 13 están sometidas a la licencia municipal previa, de acuerdo con la legislación urbanística.

7. Las obras de infraestructura y superestructura de los aeropuertos y aeródromos públicos no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 220 de la Ley 8/1987, de 5 de abril, Municipal y de Régimen Local de Cataluña. La ejecución de dichas obras, siempre que se haga de acuerdo con los proyectos aprobados, sólo puede ser suspendida por la autoridad judicial.

8. En el caso de los aeropuertos y aeródromos privados, tanto las obras de infraestructura y superestructura como las edificaciones están sometidas a la licencia municipal previa, de acuerdo con la legislación urbanística.

#### Artículo 16. *Iniciativa pública.*

1. El Gobierno de la Generalidad, de acuerdo con los criterios del Plan de aeropuertos de Cataluña y el planeamiento urbanístico, construye y explota los aeropuertos y aeródromos, así como los servicios complementarios, por sí mismo o en colaboración con otras entidades públicas o privadas, en cualquiera de las formas permitidas por la Ley. En los mismos términos, las entidades locales pueden construir y explotar aeropuertos y aeródromos, de conformidad a las condiciones fijadas en cada caso por el Gobierno de la Generalidad.

2. El Gobierno de la Generalidad puede adoptar todas las diversas formas de participación, promoción pública y fomento en materia aeroportuaria.

#### Artículo 17. *Convocatoria de concursos.*

1. El Gobierno de la Generalidad y los entes locales, de acuerdo con lo dispuesto por el Plan de aeropuertos de Cataluña, pueden convocar concursos públicos con los siguientes objetos:

- a) La selección de proyectos de construcción de aeropuertos y aeródromos.
- b) El otorgamiento de una concesión para la construcción o la construcción y explotación de un aeropuerto o un aeródromo, y también de sus servicios complementarios.

2. La tramitación de los concursos a que se refiere el apartado 1 debe realizarse de acuerdo con lo establecido por la normativa reguladora de la contratación de las Administraciones públicas.

#### Artículo 18. *Iniciativa privada.*

1. El Gobierno de la Generalidad, de acuerdo con el Plan de aeropuertos de Cataluña, puede otorgar autorizaciones administrativas para construir, explotar, gestionar y ampliar aeropuertos y aeródromos a personas físicas o jurídicas, con sujeción a lo dispuesto por la presente Ley, sus Reglamentos y las condiciones específicas que se fijan en la autorización.

2. Para otorgar esta autorización a que se refiere el apartado 1, los promotores deben presentar el proyecto constructivo, ajustado a lo establecido por el ar-

tículo 14, las licencias municipales correspondientes y demás documentos que se determinen por vía reglamentaria.

3. Debe establecerse reglamentariamente el procedimiento para otorgar la autorización a que se refiere el apartado 1, que debe tener en cuenta, como mínimo, un trámite de información pública, el informe de los entes locales afectados y las Administraciones con competencias aeronáuticas y medioambientales y la evaluación de impacto ambiental.

4. La autorización a que se refiere el apartado 1 debe introducir, si procede, las medidas correctoras y preventivas necesarias relativas al impacto ambiental y debe fijar las condiciones necesarias para el desarrollo adecuado de la instalación.

5. El plazo para emitir la resolución de autorización correspondiente es de seis meses desde la aceptación de toda la documentación necesaria solicitada por el ente competente. Trascendido dicho plazo, si no se ha dictado resolución expresa, se entiende que es estimada.

## CAPÍTULO V

### La gestión de los aeropuertos y aeródromos

#### Artículo 19. *Formas de gestión.*

1. Los aeropuertos y aeródromos de titularidad pública objeto de la presente Ley, y los servicios complementarios de la actividad de los mismos, son gestionados en cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta permitidas por la legislación de contratos de las Administraciones públicas.

2. Los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada son gestionados por los respectivos propietarios, en la forma que estimen pertinente, con sujeción a las condiciones fijadas en la correspondiente autorización y en el Plan director.

#### Artículo 20. *Entidad gestora.*

1. El Gobierno de la Generalidad, de acuerdo con lo establecido por el artículo 18, puede encargar la gestión de los aeropuertos y aeródromos de titularidad pública y de sus servicios complementarios a una entidad gestora de carácter mercantil, en la forma que estime pertinente y en los términos establecidos en la legislación aplicable en materia de contratos de las Administraciones públicas. En dicha entidad gestora, deben estar representadas las entidades locales afectadas que hayan expresado su voluntad en este sentido y también pueden estar representadas las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Cataluña y otras entidades vinculadas a la actividad aeroportuaria y al territorio.

2. La entidad gestora del aeropuerto o aeródromo de titularidad pública asume las funciones de dirigir, gestionar y administrar la instalación, para lo cual cuenta con las atribuciones siguientes:

- a) Elaborar proyectos.
- b) Ejecutar, dirigir y controlar las inversiones en infraestructuras aeroportuarias, así como explotar y conservar las instalaciones del aeropuerto o aeródromo.
- c) Coordinar, explotar y gestionar los servicios de seguridad aeroportuaria y también otras dependencias e instalaciones de navegación aérea en el ámbito aeroportuario, sin perjuicio de las competencias de la Administración General del Estado.
- d) Proponer la aprobación de las tasas de derechos aeroportuarios.
- e) Cualquier otra que le sea atribuida por la Generalidad de Cataluña.

f) Proponer al Departamento competente en la materia el establecimiento de servidumbres aeronáuticas.

fg) Proponer al Departamento competente en la materia el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones para utilizar el dominio público aeroportuario.

h) Velar por el cumplimiento de las normas de seguridad fijadas por la OACI.

3. La entidad gestora del aeropuerto o aeródromo asume las obligaciones siguientes:

a) Asegurar que las instalaciones aeroportuarias sean construidas, conservadas y renovadas de acuerdo con las necesidades del transporte aéreo.

b) Tomar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y bienes afectados por su servicio.

c) Llevar a cabo las inspecciones de sus propios servicios para asegurar su eficacia.

d) Mantener las instalaciones aeroportuarias en las condiciones adecuadas de respeto al medio ambiente y de acuerdo con la normativa relativa a la contaminación acústica.

e) Cualquier otra que le sea impuesta por el Gobierno de la Generalidad.

#### Artículo 21. *Comité de usuarios.*

Los aeropuertos de Cataluña deben contar con un Comité de usuarios, formado por representantes de los usuarios o de sus organizaciones representativas. A tal efecto, tiene la consideración de usuario cualquier persona física o jurídica que transporte por vía aérea viajeros, correo o carga, con origen o destino al aeropuerto de que se trate y, en general, la que desarrolle actividades económicas significativas dentro del aeropuerto.

También deben integrar el Comité de usuarios los representantes de los entes locales afectados por la instalación y, si procede, los representantes de entidades asociativas vinculadas a la actividad aeroportuaria.

#### Artículo 22. *Registro de Aeropuertos y Aeródromos.*

1. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe disponer de un Registro de Aeropuertos y Aeródromos de Cataluña, en el que debe figurar la información técnica aeronáutica correspondiente a cada una de las instalaciones existentes.

2. Las inscripciones que figuren en el Registro de Aeropuertos y Aeródromos deben comunicarse a la autoridad aeronáutica estatal y al ente local correspondiente.

#### Artículo 23. *Tasas de derechos aeroportuarios.*

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, a propuesta de la entidad gestora de un aeropuerto o aeródromo, debe analizar las tasas de derechos aeroportuarios y fijar los máximos, teniendo en cuenta el equilibrio territorial y las posibilidades de desarrollo del aeropuerto o aeródromo.

### CAPÍTULO VI

#### Inspección y régimen sancionador

##### Artículo 24. *Inspección.*

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas ejerce la actuación inspectora para garantizar las disposiciones establecidas por la presente Ley, mediante

el órgano que la tenga atribuida por vía reglamentaria. A tal efecto, debe contar con la colaboración del municipio competente en el territorio donde se encuentra la instalación aeroportuaria.

#### Artículo 25. *Infracciones.*

1. Son infracciones administrativas las acciones y omisiones que contravienen las obligaciones que establece la presente Ley.

2. Las infracciones de la normativa reguladora de los aeropuertos se clasifican en muy graves, graves y leves.

3. Son infracciones muy graves:

a) El establecimiento de aeropuertos o aeródromos sin la autorización preceptiva.

b) El incumplimiento de las condiciones que se establecen en la autorización destinadas a garantizar la seguridad de la instalación.

c) El incumplimiento de las condiciones que se establecen en la autorización destinadas a garantizar la preservación del medio ambiente, siempre y cuando no estén ya tipificadas como infracción administrativa en otras normas.

d) Las modificaciones en las instalaciones sin la autorización preceptiva.

e) La negativa u obstrucción, debidamente acreditadas, a la actuación de la inspección que impida el ejercicio de las funciones que tenga atribuidas por Ley o reglamentariamente.

4. Son infracciones graves:

a) El incumplimiento de las condiciones fijadas por la autorización, excepto que deban calificarse de muy graves.

b) El estado de conservación inadecuado de las instalaciones autorizadas si afecta a su correcto funcionamiento.

c) La negativa u obstrucción, debidamente acreditadas, a la actuación de la inspección cuando no se den las circunstancias definidas por el apartado 3.e).

5. Es una infracción leve la falta de conservación de las instalaciones autorizadas si no afecta a su correcto funcionamiento.

#### Artículo 26. *Sanciones.*

1. Las infracciones muy graves son sancionadas con multas de 3.000.001 pesetas (18.030,37 euros) hasta 30.000.000 de pesetas (180.303,63 euros). Las infracciones graves son sancionadas con multas de 250.001 pesetas (1.502,54 euros) hasta 3.000.000 de pesetas (18.030,36 euros). Las infracciones leves son sancionadas con multas de hasta 250.000 pesetas (1.502,53 euros).

2. La comisión de las infracciones muy graves puede implicar, además de la sanción pecuniaria que corresponda, la clausura de la instalación y, si procede, la revocación de la autorización.

3. Las sanciones se gradúan según su incidencia en la seguridad, el daño causado, la intencionalidad y reincidencia.

4. El procedimiento para imponer las sanciones fijadas en este capítulo debe ajustarse a lo establecido por las normas de procedimiento administrativo aplicables a la Generalidad.

5. La competencia para imponer las sanciones a que se refiere la presente Ley corresponde al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, que debe ejercerla mediante los órganos que la tengan atribuida por vía reglamentaria.

6. Las infracciones y sanciones de la legislación reguladora de los aeropuertos prescriben de acuerdo con lo establecido por el artículo 132 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición transitoria primera.

Los titulares de aeropuertos o aeródromos existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley disponen de un plazo máximo de un año para regularizar su situación.

Disposición transitoria segunda.

En el plazo de un mes, el Gobierno de la Generalidad debe hacer pública la relación de las instalaciones aeroportuarias de Cataluña, área en que es de aplicación la presente Ley y su clasificación según los términos del artículo 4 de la presente Ley.

Disposición final primera.

Se faculta al Gobierno y al Consejero o Consejera del Departamento competente en la materia a adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley.

Disposición final segunda.

Esta Ley entra en vigor al mes de su publicación en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña».

Disposición final tercera.

1. El Gobierno y el Consejero o Consejera del Departamento competente en la materia deben adoptar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley en el plazo de seis meses de su entrada en vigor.

2. El Plan de aeropuertos de Cataluña debe ser aprobado inicialmente en el plazo máximo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

3. El despliegue reglamentario de la presente Ley debe tener en cuenta, especialmente, las condiciones técnicas de las instalaciones destinadas a proteger el medio ambiente, en el marco de las competencias de la Administración de la Generalidad.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 29 de diciembre de 2000.

PERE MACÍAS I ARAU,  
Consejero de política Territorial  
y Obras Públicas

JORDI PUJOL,  
Presidente

(Publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 3.303, de 11 de enero de 2001)

## 2352 LEY 20/2000, de 29 de diciembre, de Creación del Instituto Catalán de las Industrias Culturales.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del

Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 20/2000, de 29 de diciembre, de Creación del Instituto Catalán de las Industrias Culturales.

### PREÁMBULO

Las industrias culturales de un país son percibidas hoy no sólo como un factor de progreso económico, sino también como la vía para garantizar la presencia de productos culturales propios, es decir, de presentar la creatividad y el punto de vista propios en el mercado cultural universal. Cataluña tiene un alto nivel de consumo de productos culturales y cuenta con una industria cultural importante, aunque repartida de manera desigual entre los diversos sectores. Mientras en determinados sectores la industria catalana tiene un buen nivel de desarrollo, en otros campos hay que hacer un esfuerzo para incrementar el potencial de nuestra producción industrial. Por otra parte, las transformaciones tecnológicas que impactan en las industrias culturales justifican también la adopción de políticas públicas que, respetando la normativa europea sobre libre competencia, promuevan la consolidación de la industria catalana en los sectores donde está bien desarrollada y faciliten su fortalecimiento en los ámbitos en que haga falta.

El Instituto Catalán de las Industrias Culturales debe ser el organismo mediante el cual la Generalidad de Cataluña, con la participación de los sectores culturales implicados, lleve a cabo las políticas de apoyo a las empresas culturales destinadas a reforzar el tejido industrial de Cataluña en este ámbito. Por medio de este nuevo organismo, deben coordinarse las políticas que la Generalidad ya lleva a cabo con estos mismos objetivos y deben destinarse nuevos esfuerzos y recursos para ampliarlas y profundizarlas. El objetivo de dar apoyo a las industrias culturales, que debe coordinarse con las políticas de apoyo a la creación cultural y llegar a ser un elemento más, también debe llevarlo a cabo el Departamento de Cultura de la Generalidad. El ámbito de actuación del Instituto es el de las industrias culturales en conjunto, incluyendo, por lo tanto, la actividad industrial en el sector audiovisual, en el de las editoriales, en el de la prensa, en el multimedia, en el discográfico y musical y en el de las artes escénicas y visuales, además de dar apoyo a las empresas que se dedican a otros ámbitos de producción y difusión artística y cultural. El Instituto debe centralizar las políticas en relación a estas industrias que se llevan a cabo desde los diferentes Departamentos de la Generalidad. La presente Ley precisa y desarrolla las funciones del Instituto y establece que, para llevarlas a cabo, éste puede formalizar convenios con otras entidades, constituir o participar en sociedades mercantiles y conceder ayudas públicas. En la regulación de los órganos de gobierno del Instituto Catalán de las Industrias Culturales, la presente Ley establece la participación de los diferentes Departamentos de la Administración que tienen relación con las industrias culturales, y también de los diferentes sectores que integran estas industrias. Con ello se pretende asegurar la participación de los diferentes agentes implicados, garantizando la preeminencia de los representantes públicos.

Cataluña tiene los dos elementos básicos que son necesarios para hacer un salto adelante en el terreno de las industrias culturales: creatividad cultural y tejido industrial. El Instituto que ahora se crea debe constituir un instrumento que, partiendo de esta realidad ya existente, ayude a reforzarla y a proyectarla hacia el futuro.

### Artículo 1. Naturaleza y régimen jurídico.

1. El Instituto Catalán de las Industrias Culturales es una entidad de derecho público, con personalidad