
**ESTUDIO Y ANALISIS SOBRE EL INCREMENTO DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS
EN AVIACIÓN GENERAL Y EN LA FORMACIÓN DE PILOTOS PROFESIONALES**

Junio 2011

Rubén Muñoz

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TASAS DE ATERRIZAJE/TRANSITO

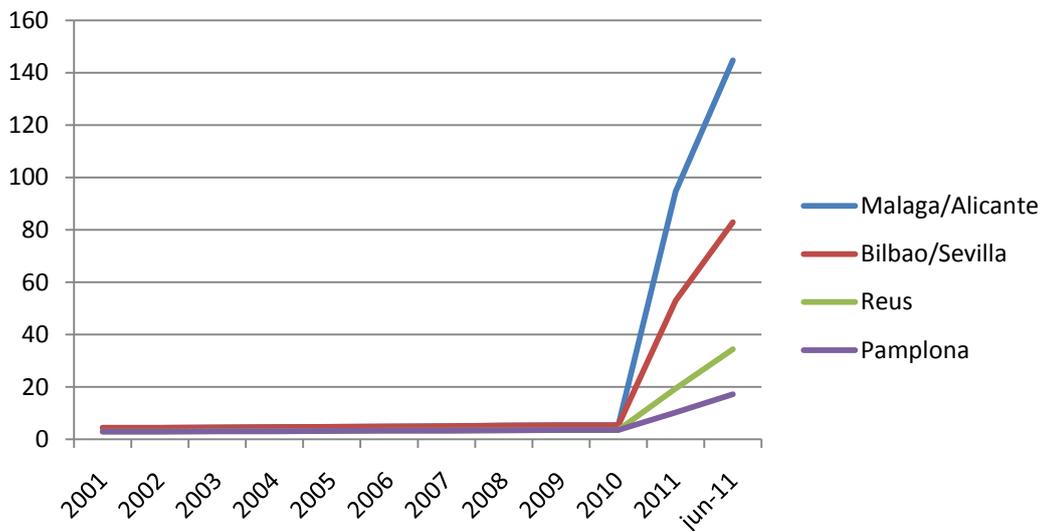
Se ha analizado la evolución de las tasas que pagan las aeronaves durante los últimos diez años. Debido a diversos cambios en la clasificación de los aeropuertos, la incorporación de nuevas tasas y su variación respecto al tipo de operación y peso, se han seguido los siguientes criterios:

- Aeronave: MTOW inferior a 1 Tm (Tipo C152 o RALL)
- Tipo de operación: Dos casos diferentes; a) Aviación General y b) Escuela
- Aeropuertos: 4 modelos que resumen la casi totalidad de las instalaciones
- No se tienen en cuenta impuestos (IVA)
- Aeropuertos: Se han seleccionado 4 grupos de aeropuertos que resumen el panorama general.

[A] Aviación General

En este capítulo de Aviación General se incluyen todos los vuelos realizados en cualquier tipo de aeronave, salvo los enmarcados como vuelos de escuela o entrenamiento.

GRÁFICO 1. IMPORTES EN EUROS DE LAS TASAS POR AÑO PARA AVIACIÓN GENERAL



Como se puede apreciar en el gráfico superior, se ha producido un notable incremento de las tasas durante los últimos meses. Hasta el año 2010, el incremento anual de las tasas ha sido aproximadamente del **3 %**. En cambio, en el 2011 ha subido un **2.584 %** para el caso de Málaga/Alicante, un **1.438 %** para Bilbao/Sevilla, un **861 %** para Reus y un **382 %** para el Aeropuerto de Pamplona.

CUADRO 1. IMPORTES EN EUROS DE LAS TASAS POR AÑO PARA AVIACIÓN GENERAL

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	jun-11
Málaga	4,38	4,47	4,56	4,65	4,79	4,93	5,08	5,23	5,39	5,39	94,65	144,65
Bilbao	4,38	4,47	4,56	4,65	4,79	4,93	5,08	5,23	5,39	5,39	52,90	82,90
Reus	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	19,40	34,40
Pamplona	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	10,24	17,24

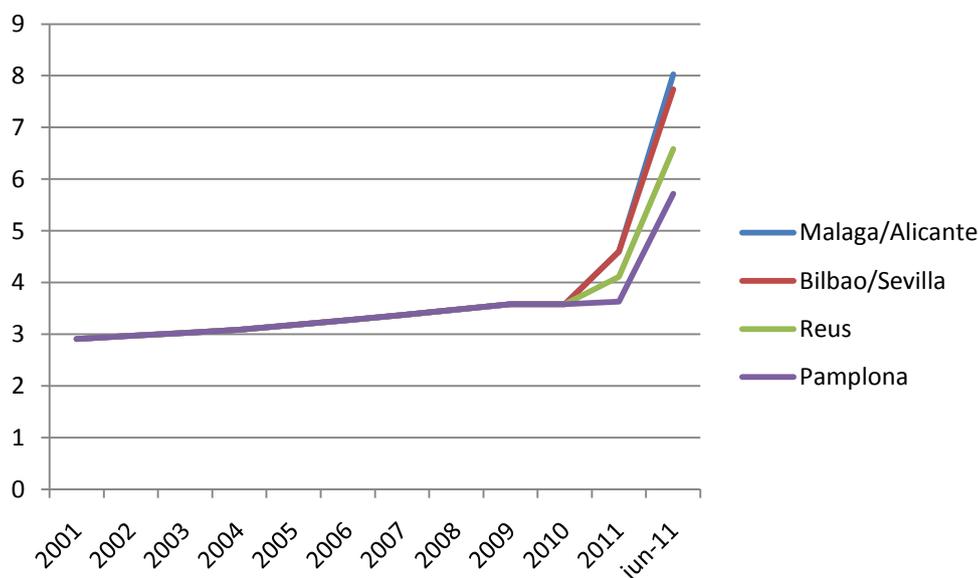
Tarifas en euros. Impuestos no incluidos. Fuente: AENA

[B] Vuelos de escuela y escuela

Según la Ley **Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea**, los *vuelos de escuela* son aquellos cuya finalidad es el aprendizaje y adiestramiento de pilotos, siempre que se realicen en aeronaves de escuela y aeroclub, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y cuando el inicio y final de la operación se realicen en un mismo aeropuerto, siendo necesario que el alumno/a acredite su condición de alumno/a piloto en la presentación del Plan de Vuelo ante la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

De la definición anterior se puede deducir que no es de aplicación esta “tasa reducida” para aquellos vuelos que, aunque tengan como finalidad el aprendizaje y adiestramiento de pilotos, se realicen entre varios aeropuertos; o para personas que no posean la acreditación de Alumno-Piloto, independientemente que estén realizando el vuelo para cumplir con los mínimos marcados por la normativa JAR para la obtención de una licencia o habilitación, por poseer ya una licencia de vuelo.

GRÁFICO 2. IMPORTES EN EUROS DE LAS TASAS POR AÑO PARA VUELOS DE ESCUELA



Como se puede apreciar en el gráfico superior, el incremento de las tasas durante los últimos meses es desproporcionado e injustificado. Hasta el año 2010 el incremento anual de las tasas ha sido aproximadamente del **3%**. En cambio, en el 2011 ha incrementado en un **124%** para el caso de

Málaga/Alicante, un **116%** para Bilbao/Sevilla, un **83%** para Reus y un **60%** para el Aeropuerto de Pamplona.

CUADRO 2. IMPORTES EN EUROS DE LAS TASAS POR AÑO PARA VUELOS DE ESCUELA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	jun-11
Málaga	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	4,60	8,03
Bilbao	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	4,60	7,74
Reus	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	4,11	6,58
Pamplona	2,91	2,97	3,03	3,09	3,18	3,28	3,37	3,48	3,58	3,58	3,63	5,72

Tarifas en euros. Impuestos no incluidos. Fuente: AENA

Handling Obligatorio

Desde hace unos meses, en determinados aeropuertos de la red AENA, se está imponiendo **de forma obligatoria** la contratación de servicios de handling para poder aterrizar. Este servicio únicamente consiste en el traslado de la tripulación (1 ó 2 personas) desde la plataforma donde se ubica la aeronave hasta la terminal del aeropuerto. Independientemente de que únicamente se quiera aterrizar, hacer un nuevo plan de vuelo y regresar al aeropuerto “base”. Esta obligatoriedad supone un suplemento de gasto, además de las tasas, de aproximadamente **80 euros** por vuelo.

El servicio de handling obligatorio es una imposición no demandada por la Aviación General y cuya necesidad no está demostrada, ni siquiera como elemento que aporte mayor seguridad en las operaciones. Al menos no existen datos que lo confirmen en los años precedentes cuando no era obligatorio este servicio de handling.

Evolución durante el primer semestre de 2011

A continuación se muestran las variaciones que han existido durante el primer semestre del año 2011, que arrojan incrementos que varían desde el **327 % como mínimo hasta un 4.004 %** en el caso más desfavorable.

El primer incremento, efectuado el 1 de enero de 2011 es el resultante en la aplicación de las tasas de aterrizaje mínimas que establece la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. El segundo incremento, aplicado desde junio de 2011, como consecuencia de la aparición de AENA Aeropuertos S.A. y en aplicación de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Para realizar esta tabla se ha tomado como referencia una aeronave con un MTOW inferior a 1 tonelada, tipo C152, siendo muy raro que en Aviación General se utilicen aeronaves con MTOW superior a 2.000 Kg. Por ello, la siguiente tabla se ajusta al coste real de la tasa de aterrizaje y tránsito que abonan los diversos operadores en cada aterrizaje, con impuestos incluidos. Además de esta tasa

de aterrizaje y tránsito, hay que sumar las tasas de estacionamiento que también se han visto afectadas por otra subida muy importante.

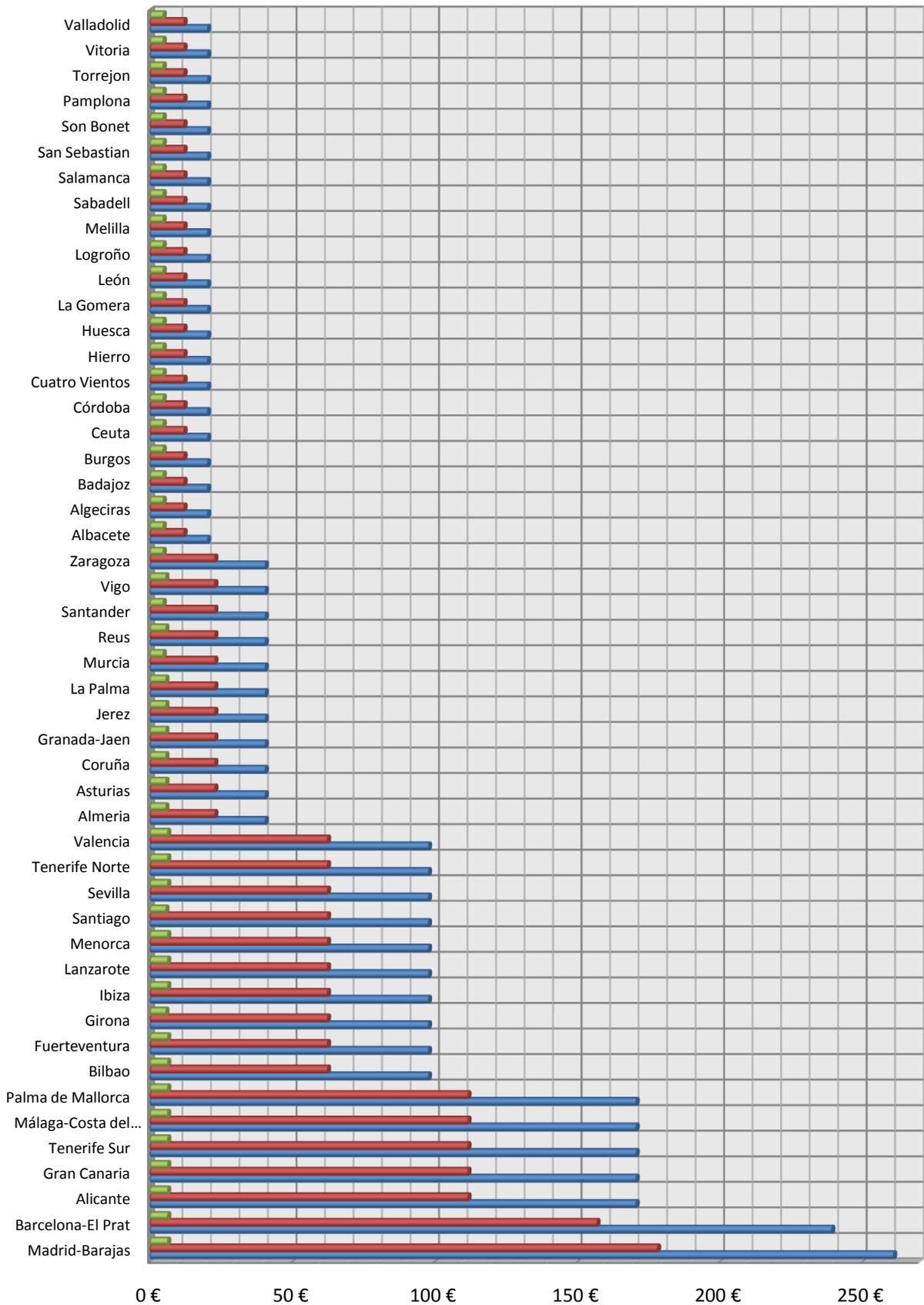
CUADRO 3. VARIACIONES DE LAS TASAS DESDE 2010 PARA AVIACIÓN GENERAL

	Actualidad	Enero 2011	2010	Incremento
Albacete	20,34	12,08	4,77	327%
Algeciras	20,34	12,08	4,77	327%
Alicante	170,69	111,69	6,36	2584%
Almería	40,59	22,89	5,72	609%
Asturias	40,59	22,89	5,72	609%
Badajoz	20,34	12,08	4,77	327%
Barcelona-El Prat	239,30	156,94	6,36	3663%
Bilbao	97,82	62,42	6,36	1438%
Burgos	20,34	12,08	4,77	327%
Ceuta	20,34	12,08	4,77	327%
Córdoba	20,34	12,08	4,77	327%
Coruña	40,59	22,89	5,72	609%
Cuatro Vientos	20,34	12,08	4,77	327%
Fuerteventura	97,82	62,42	6,36	1438%
Girona	97,82	62,42	5,72	1609%
Gran Canaria	170,69	111,69	6,36	2584%
Granada-Jaén	40,59	22,89	5,72	609%
Hierro	20,34	12,08	4,77	327%
Huesca	20,34	12,08	4,77	327%
Ibiza	97,82	62,42	6,36	1438%
Jerez	40,59	22,89	5,72	609%
La Gomera	20,34	12,08	4,77	327%
La Palma	40,59	22,89	5,72	609%
Lanzarote	97,82	62,42	6,36	1438%
León	20,34	12,08	4,77	327%
Logroño	20,34	12,08	4,77	327%
Madrid-Barajas	261,02	178,18	6,36	4004%
Málaga-Costa del Sol	170,69	111,69	6,36	2584%
Melilla	20,34	12,08	4,77	327%
Menorca	97,82	62,42	6,36	1438%
Murcia	40,59	22,89	4,77	751%
Palma de Mallorca	170,69	111,69	6,36	2584%
Pamplona	20,34	12,08	4,77	327%
Reus	40,59	22,89	5,72	609%
Sabadell	20,34	12,08	4,77	327%
Salamanca	20,34	12,08	4,77	327%
San Sebastián	20,34	12,08	4,77	327%
Santander	40,59	22,89	4,77	751%
Santiago	97,82	62,42	5,72	1609%
Sevilla	97,82	62,42	6,36	1438%
Son Bonet	20,34	12,08	4,77	327%

Tenerife Norte	97,82	62,42	6,36	1438%
Tenerife Sur	170,69	111,69	6,36	2584%
Torrejón	20,34	12,08	4,77	327%
Valencia	97,82	62,42	6,36	1438%
Valladolid	20,34	12,08	4,77	327%
Vigo	40,59	22,89	5,72	609%
Vitoria	20,34	12,08	4,77	327%
Zaragoza	40,59	22,89	4,77	751%

Comparativo tasas de aterrizaje/transito en AG

2010 Enero 2011 Junio 2011



[CASO] EFECTO DEL INCREMENTO DE TASAS EN ALUMNO DE UN CURSO MODULAR

En este estudio queremos conocer el impacto real de la subida de las tasas al grupo de personas más desfavorecido, en este caso una persona que quiere cursar los estudios, por la vía modular, para poder ser Piloto Profesional.

En primer lugar, merece la pena explicar que la vía modular es utilizada por la mayoría de personas que quieren obtener la licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas por ser la forma más económica y con la que se pueden compaginar estos estudios con una vida profesional que permita sufragar los elevados costes de la formación aeronáutica, formación que carece de cualquier tipo de ayuda/beca por parte de organismos públicos.

La forma de obtener el PTLA por la vía modular es la obtención, en un primer lugar, de la Licencia de Piloto Privado (PPL). Esta licencia es el primer requisito para poder matricularse en un curso Teórico de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas. Una vez realizado este curso, para matricularse en el curso para la obtención de la licencia de Piloto Comercial (CPL) es necesario realizar previamente 130 horas de vuelo. Una vez en posesión de la licencia CPL se realiza el curso para la obtención de las habilitaciones IR y ME (Instrumental y Multimotor).



Una vez explicados estos **conceptos básicos** vamos a analizar cuál es el coste en concepto de tasas en cada una de las fases, comparándolo en dos hipotéticos casos, uno efectuado en el año 2010 y otro en junio de 2011, para los aeropuertos de Málaga y de Bilbao.

Los resultados obtenidos para el aeropuerto de Málaga son también válidos para los situados en el mismo grupo tarifario, es decir, para Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur y Palma de Mallorca. En el caso de Bilbao, estos datos también son válidos para Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia. En muchos de esos aeropuertos se encuentran ubicadas escuelas de pilotos autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

FASE 1: Obtención de la licencia de **Piloto Privado**.

Durante esta fase, el alumno es considerado alumno-piloto según la normativa JAR-FCL, ya que no posee ninguna licencia de vuelo y no puede volar solo sin una autorización de un instructor de vuelo. Por ello, es aplicable la tarifa reducida pero únicamente para los vuelos locales y no para las 5 horas que son requeridas según la normativa europea.

CUADRO 4. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 1

Tipo de vuelo	Vuelos	Málaga			Bilbao		
		2010	2011		2010	2011	
Local	35	147,85	331,64	+124%	147,85	319,66	+116%
Travesía	5	26,94	853,44	+3068%	26,94	489,11	+1716%
Tomas y despegues	5	42,24	142,13	+236%	42,24	137,00	+224%
TOTAL	45	217,03	1.327,21	+512%	217,03	945,77	+336%

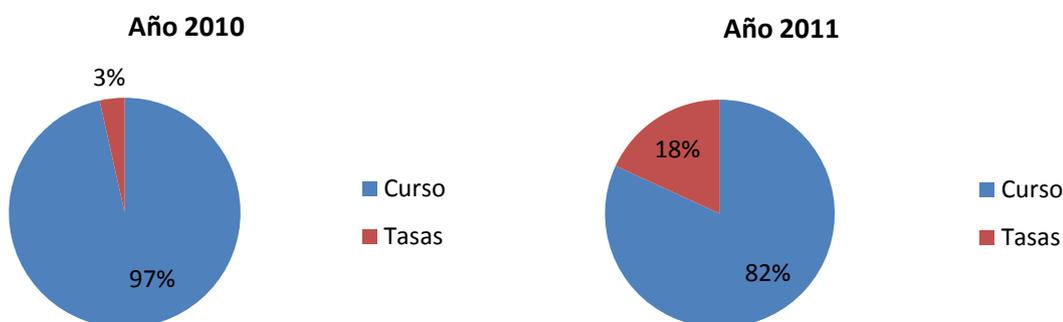
Cantidad en euros. IVA incluido

Como se puede apreciar en la tabla, las tasas aeroportuarias para la obtención de la licencia inicial de Piloto Privado por parte de un Alumno-Piloto han incrementado un **512 %** (de 217,03 a 1327,21 euros) para el aeropuerto de Málaga y un **336 %** (de 217,03 a 945,77 euros) para Bilbao. Cantidad que incrementa el coste del curso de Piloto Privado.

Por otro lado, es importante señalar el incremento del coste de las tomas y los despegues por una mala transcripción y aplicación, por parte de AENA, de lo establecido en los Presupuestos Generales del Estado. La interpretación que hace AENA no se ajusta a la ley. En los PGE se especifica que se **aplicará un coeficiente multiplicador** a la tasa de aterrizaje mientras AENA establece que se **añadirá una tasa multiplicada por el coeficiente**. En nuestro caso, implica que se abonan en total 3 tasas durante el vuelo en lugar de las dos establecidas en los PGE.

Este aumento repercute, de manera muy importante, en el esquema de gastos del curso de Piloto Privado, pasando de suponer el 3 % del coste total del curso al 18 %.

GRÁFICO 4. REPERCUSIÓN TOTAL DE TASAS EN EL CURSO PPL



Repercusión total de tasas en el curso PPL

FASE 2: Obtención del teórico de Transporte de Líneas Aéreas.

Esta fase es exclusivamente teórica por lo que no afectan las tasas aeroportuarias.

FASE 3: Realización de horas de vuelo requeridas en la JAR-FCL.

Para poder inscribirse en el curso de Piloto Comercial es requisito poseer 150 horas de vuelo y 200 horas para la presentación a la prueba de pericia. El curso de CPL consta de 25 horas de vuelo por lo que restan 175 horas de las que ya poseemos 45 del curso de PPL. Por ello, necesitamos 130 horas de vuelo, de ellas 10 tienen que ser de travesía.

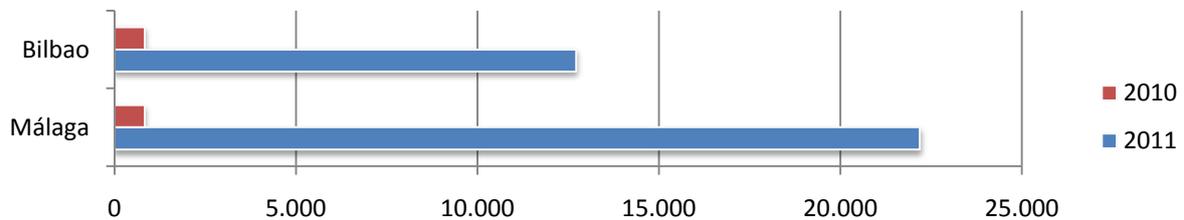
Es importante destacar que desde que se ha obtenido la licencia de Piloto Privado ya se pueden realizar vuelos sin la supervisión de instructor, por ello, desde ese momento ya no se puede considerar alumno-piloto según la Subparte-B de las JAR-FCL1, no pudiéndose considerar como vuelos de escuela/entrenamiento según la definición actual de este tipo de vuelos.

CUADRO 5. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 3

Tipo de vuelo	Vuelos	Málaga		Bilbao	
		2010	2011	2010	2011
Local	120	763,00	20.482,44	763,00	11.738,64
Travesía	10	63,58	1.706,87	63,58	978,22
TOTAL	130	826,58	22.189,31	826,58	12.716,86

Cantidad en euros. IVA incluido

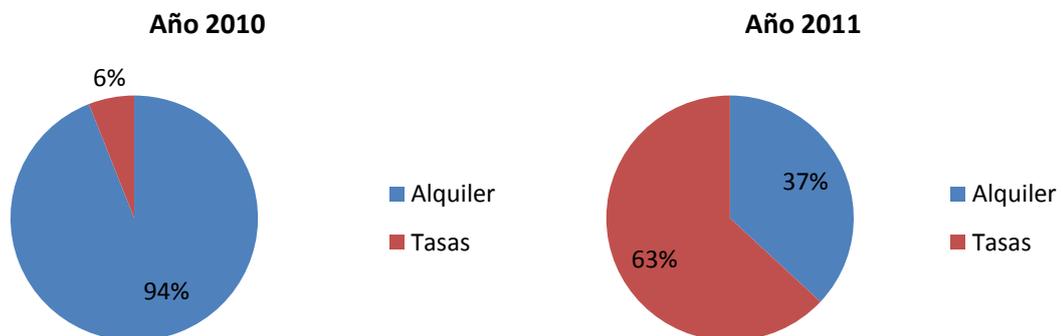
GRÁFICO 5. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 3



Comparación 2010-2011 del coste en euros de tasas aeroportuarias en esta fase

Estimando que el coste por el alquiler de la aeronave es de 100 €/hora, la repercusión de las nuevas tasas aeroportuarias para Málaga es del **63% respecto al 6% del 2010**. Pasando a ser el factor más importante en el coste de la hora de vuelo.

GRÁFICO 6. REPERCUSIÓN TOTAL DE TASAS EN MÁLAGA



Repercusión total de tasas en Málaga

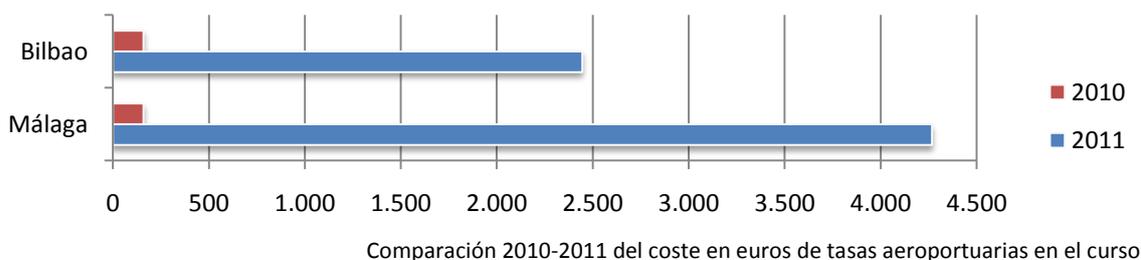
FASE 4: Obtención de la licencia de Piloto Comercial (CPL)

El curso de Piloto Comercial consta de al menos 25 horas de vuelo de instrucción en doble mando, según la normativa JAR-FCL. Como en el caso anterior, tampoco son considerados alumnos-pilotos.

CUADRO 6. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 4

	Vuelos	Málaga			Bilbao		
		2010	2011		2010	2011	
TOTAL	25	158,96	4.267,18	+2584%	158,96	2445,55	+1438%

GRÁFICO 7. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 4



Ello supone que el coste real del curso modular de Piloto Comercial haya pasado de 6000 euros a 10.108 euros, un **incremento de 68,47 %** en las escuelas ubicadas en Málaga. Incremento debido exclusivamente a la subida de las tasas aeroportuarias y no de otros factores influyentes en la aviación, como el precio del combustible.

FASE 5: Realización de las habilitaciones IR y ME.

EL curso conjunto para la obtención de las habilitaciones Instrumental y Multimotor (IR-ME) consta de 55 horas de vuelo, siendo requisito previo disponer de 70 horas de piloto al mando (PIC) en vuelos de travesía.

CUADRO 7. COMPARATIVA INCREMENTO TASAS ALUMNO-PILOTO FASE 5

Tipo de vuelo	Vuelos	Málaga			Bilbao		
		2010	2011		2010	2011	
TOTAL	55	349,71	9387,79	+2584%	349,71	5380,21	+1438%

Cantidad en euros. IVA incluido

Como en el caso anterior, la subida de las tasas en esta fase es de un 2584% en Málaga (1438 % en Bilbao), lo que hace elevar esta fase de formación 9.038 euros respecto al año anterior. Teniendo en cuenta que el **coste del curso** en el año 2010 era de unos 13.000 euros, este año 2011 se sitúa en algo más de 22.000 euros, casi un **70 % superior**, incremento debido exclusivamente a las tasas aeroportuarias.

RESUMEN FORMACIÓN

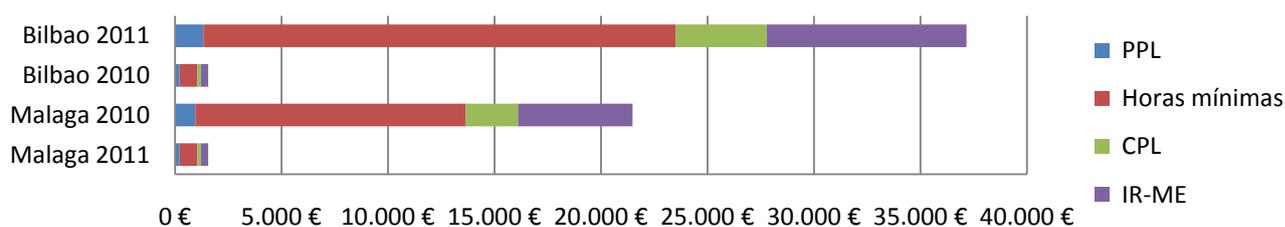
CUADRO 8. RESUMEN TOTAL

Fase	Vuelos	Málaga			Bilbao		
		2010	2011		2010	2011	
PPL	45	217,03	1.327,21	+512%	217,03	945,77	+336%
Horas mínimas	130	826,58	22.189,31	+2584%	826,58	12.716,86	+1438%
CPL	25	158,96	4.267,18	+2584%	158,96	2445,55	+1438%
IR-ME	55	349,71	9387,79	+2584%	349,71	5380,21	+1438%
TOTAL	255	1.552,28	37.171,49	+2295%	1552,28	21.488,39	+1284%

Cantidad en euros. IVA incluido

En la tabla superior se puede apreciar la repercusión tan importante que tiene en la formación de un piloto profesional la desmesurada subida de las tasas aeroportuarias. Esto supone una subida del **2.295 %**, en el concepto tasas, de toda formación de un piloto profesional en Málaga (y aeropuertos del mismo grupo tarifario), lo que supone un **incremento en el coste de la formación de 35.619,21 euros**.

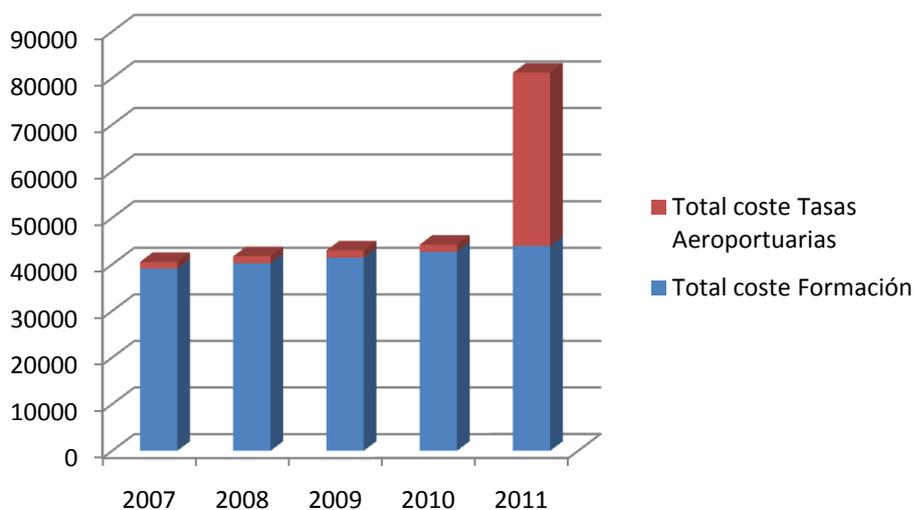
GRÁFICO 8. RESUMEN TOTAL



Coste comparativo de tasas hasta la obtención del ATPL Frozen

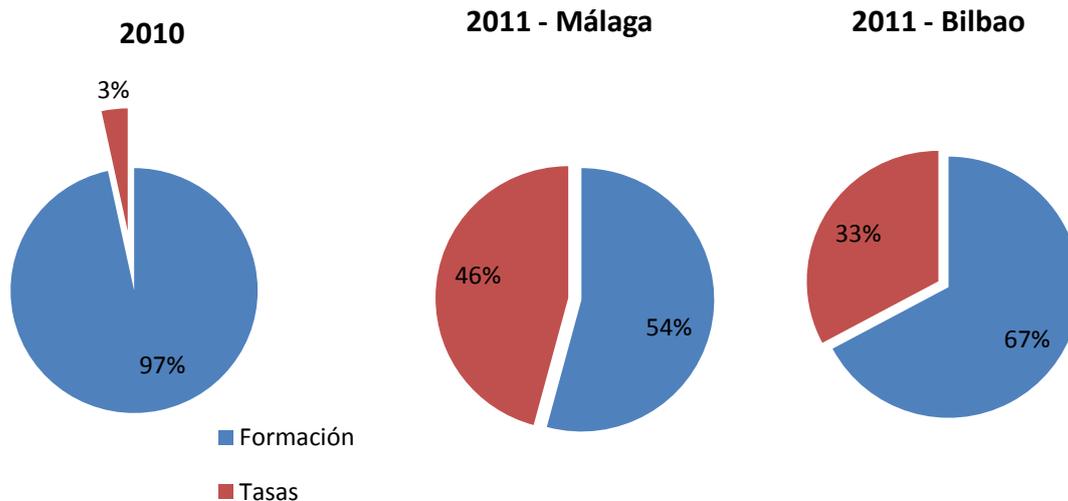
Teniendo en cuenta que el coste de todos los cursos modulares para obtener los títulos y habilitaciones que habilitan como piloto profesional ronda, en la actualidad, la media de los 44.000 euros, incluidas todas las fases teóricas, a los que hay que sumar las tasas aeroportuarias y la de AESA para los diversos exámenes y pruebas de pericia, se puede afirmar que el coste total que tienen que desembolsar los futuros pilotos malagueños es de un **78 %** superior a los del año anterior (pasando de 45.552 a 81.171 euros), y para los pilotos de Bilbao es del **44 %** superior (de 35.552 a 65.488 euros).

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN COSTES TASAS / FORMACIÓN 2007 - 2011



La repercusión de las nuevas tasas es ahora uno de los principales gastos dentro de la formación de los pilotos, y no tanto el combustible, el alquiler de las aeronaves, los instructores de vuelo o los materiales necesarios. En el 2010, las tasas aeroportuarias suponían el 3 % del coste de la formación de un piloto, en el 2011, este porcentaje se eleva hasta el **46 %** en el caso de Málaga o el **33 %** en el caso de Bilbao. Incluso hay casos específicos que el coste de la parte “formativa” es igual al de las tasas aeroportuarias, duplicando el coste total del curso. Por ello, ha pasado de ser un factor con una importancia relativa a ser uno de los principales factores que influyen en la formación de un piloto, que incluso llegan a ser la mitad de su coste total.

GRÁFICO 9. COSTES TASAS / FORMACIÓN 2010 y 2011



[CONCLUSIONES]

Los únicos afectados por la imposición de las tarifas mínimas de aterrizaje y la tasa de tránsito son los usuarios más desprotegidos dentro de la aviación, es decir, los sectores de Aviación General y Deportiva, Formación Aeronáutica y de Trabajos Aéreos. Ya que estos nuevos criterios únicamente afectan a las aeronaves más ligeras, que son el tipo de aeronaves que utilizan estos sectores (Asociaciones y clubes sin ánimo de lucro y PYMEs) y no las Compañías Aéreas.

Existen algunas escuelas de pilotos, que han formalizado contratos de enseñanza con alumnos, en los que en el precio acordado con el alumno, abonado íntegramente antes del comienzo, incluyen las diversas tasas aeroportuarias. El incremento tan desorbitado de estas tasas, que pasan de suponer el 3% al 33-46% del coste total del curso, y la imposibilidad de reclamar esa cantidad a los alumnos de dicha promoción, puede hacer que la viabilidad económica de estas escuelas se vea seriamente afectada, recortando todos los gastos posibles en otros ámbitos, incluida la seguridad de vuelo. En lo que llevamos de año ya han desaparecido dos grandes escuelas (fundadas en los años 80) dejando a sus alumnos en la mitad de su formación y perdiendo todo el dinero.

La aplicación de estas tasas abusivas hace que el sector de trabajos aéreos y de formación aeronáutica pierda competitividad en el mercado. Elevando de una forma muy sustancial los costes de diversos trabajos aéreos como la publicidad aérea, fotografía aérea (seguimiento de obras) y de forma muy peligrosa en la formación de las tripulaciones aéreas, en contra de la seguridad aérea.

La aviación deportiva también se ve muy seriamente afectada pudiendo dar lugar a la desaparición de diversos aeroclubs históricos, clubes de vuelo y asociaciones deportivas. Ello es debido a la clara disminución de las horas de vuelo que se realizarán pudiendo no ser suficientes para cubrir los gastos que conllevan el mantenimiento de la flota e instalaciones. Además de la pérdida significativa de la pericia de vuelo, en contra de su propia seguridad.

La subida de las tasas también provocará la emigración a otros países cercanos, ya que es imposible asumir estos elevados costes de formación en España, más cuando en Portugal, en aeropuertos de primera categoría como Oporto o Faro, las tasas son de 4,30 € (50 % menos para vuelos de entrenamiento) frente a los 170 euros que cuesta en el aeropuerto de Málaga (Aeropuerto similar al de Oporto y Faro). Lugares donde ya ha establecido base alguna escuela española.

Por último, la continuación con esta política de tasas solamente contribuirá a la desaparición de la Aviación General y Deportiva en España y de la cultura aeronáutica española.

[REFERENCIAS]

- Ley 66/1997 de Medidas fiscales, administrativas y de orden social.
- Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social para el 2001
- Ley 23/2001, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2002
- Ley 52/2002, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2003
- Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social para el año 2003
- Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004
- Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006
- Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007
- Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008
- Ley 2/2009, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009
- Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010
- Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011
- Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.
- Guía de tarifas 2011 de AENA Aeropuertos S.A. Versión Junio 2011
- Guía de tarifas 2011 de AENA. Versión Febrero 2011
- Guía de tarifas 2010 de AENA. Versión Julio 2010
- Guía de tarifas 2009 de AENA. Versión Enero 2009
- Guía de tarifas 2008 de AENA. Versión Enero 2008
- Guía de tarifas 2007 de AENA. Versión Enero 2007
- Listado de escuelas autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea www.seguridadaerea.es