



Madrid, 24 de febrero de 2011

Sr. D. Angel Ibáñez Pané
Presidente de la
FEDERACION AEREA CATALANA
C/ Córsega, 426 baixos
08037 BARCELONA

Estimado Sr. Ibáñez:

En relación con su escrito de fecha 14 de enero, dirigido al Ministro de Fomento, relativo al incremento en las tasas aplicables a la Aviación General, en particular en la tasa de aterrizaje, permítame realizar las siguientes consideraciones.

Las modificaciones en las tarifas aeroportuarias recogen una disminución de las cuantías de la tasa de aterrizaje en 37 aeropuertos españoles, incrementándose únicamente en 7 aeropuertos que son los que se corresponden con un mayor tráfico comercial y elevadas inversiones.

No obstante, se ha considerado imprescindible el establecimiento de un importe mínimo por operación dado que, hasta 2011 las tasas aplicables a las aeronaves de peso inferior a las 20 toneladas en los aeropuertos españoles eran extremadamente bajas en relación con el coste de los servicios asociados al desarrollo de su actividad, especialmente en los grandes aeropuertos, dimensionados para el desarrollo de vuelos comerciales.

A título de ejemplo, durante 2010 las aeronaves de 1 y 2 Tm de peso pagaban por una escala, considerando como tal la suma del aterrizaje, la aproximación y un día de estacionamiento, poco más de 5 € y 9 € en los aeropuertos pequeños, y tan sólo 12 € y 17 € respectivamente en los principales aeropuertos.

La actualización de las tarifas de aterrizaje, que como se ha citado anteriormente disminuyen en 37 aeropuertos, así como el establecimiento de un importe mínimo, se ha modulado en función de la tipología de tráfico y de las instalaciones y servicios existentes en los aeropuertos, estableciéndose unas cuantías más elevadas en aquellos con mayor volumen de tráfico comercial de pasajeros e



inversiones, y reduciéndose en aquellos otros donde prima la operativa de vuelos de aviación general.

Es necesario destacar que el importe mínimo por aterrizaje no es de aplicación en vuelos de entrenamiento o escuela.

Por otra parte, las tarifas establecidas no cubren los costes de los servicios prestados y que en todos los aeropuertos, incluidos aquellos pequeños que deben ser el ámbito habitual de las aeronaves ligeras, Aena proporciona:

- Pistas con rodaduras y plataformas totalmente pavimentadas y con balizamiento (iluminación de las pistas, rodaduras y plataforma), garantizando su mantenimiento, de acuerdo con los criterios de OACI.
- Servicio de extinción de incendios.
- Ayudas a la navegación indicadoras de la pendiente de aterrizaje y equipamiento PAPI.
- Servicio de seguridad en las instalaciones, incluyendo el parking vigilado de vehículos.
- Además se dispone de oficinas de operaciones, que realizan las funciones de oficinas ARO, AIS.

Hay que tener en cuenta, además, que a las modificaciones establecidas para el aterrizaje se suma que ha disminuido la tarifa de ruta en un 7,5%, y que continúan vigentes tanto la exención de la tarifa de aproximación para aeronaves de menos de 2 toneladas de peso, como el reducidísimo importe de la tarifa de estacionamiento, que asciende a tan sólo 1,40 € por día de estacionamiento para las citadas aeronaves.

Tras las modificaciones de tarifas, la realidad es que una aeronave pequeña de 1 ó 2 Tm de peso va a pagar en los diecinueve aeropuertos más pequeños de la red 11,64 € por el aterrizaje, la aproximación y 24 horas de estacionamiento; en los once aeropuertos medianos pagará 20,80 € por los mismos conceptos y 54,30 € en los diez aeropuertos de la red siguientes en tamaño y que cuentan ya con una muy importante actividad de aviación comercial.

Asimismo, las tarifas de Aena siguen siendo muy competitivas en comparación con las existentes en otros aeropuertos europeos, siendo inferiores, por citar un ejemplo, a las de Paris Le Bourget, London Biggin Hill o Coventry. De igual forma, los importes exigidos en los aeropuertos de menor tamaño de Aena son incluso inferiores a los que se exigen en determinados aeródromos privados españoles, siendo el nivel de las instalaciones y servicios de los aeropuertos de Aena muy superiores a los de estos aeródromos.

En este sentido, y a título de ejemplo, en el Aeródromo de la Juliana, sito en la provincia de Sevilla, se exigen entre 15 € y 41 € a las aeronaves de entre 1 y 4 Tm de peso por cada operación de toma o despegue, y el importe por día de estacionamiento en plataforma oscila entre 7 € y 11 € para las citadas aeronaves.



Por otra parte, es necesario señalar que a la red aeroportuaria española, gestionada por Aena, se suma la existencia de otros aeropuertos y aeródromos, bien de titularidad pública o bien gestionados por entidades privadas, utilizados por las aeronaves ligeras, con lo que en ningún caso puede afirmarse que Aena ostente una posición monopolística en España para este segmento de la aviación.

En conclusión, las diferentes modificaciones en las tarifas aeroportuarias recogidas en la Ley de Presupuestos para 2011 pretenden ayudar a equilibrar la insostenible situación en la que convivía un bajísimo importe de tarifas, que aún tras las modificaciones señaladas no cubren costes, con unos servicios e instalaciones de elevada calidad.

Finalmente quisiera manifestarle la total disposición del Ministerio para colaborar conjuntamente en el desarrollo de la actividad aeroportuaria, ofreciendo a las aeronaves de aviación general que operan en la red de aeropuertos españoles las mejores condiciones en las que desarrollar su actividad de forma satisfactoria.

Reciba un cordial saludo,

Isaías Táboas Suárez