

 AOPA SPAIN AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION	<i>Sede social:</i> Chalet RACE Aeropuerto de Cuatro Vientos Ctra. de la Fortuna, s/n 28044 Madrid	<i>Oficina para correspondencia y contacto:</i> Aeropuerto de Sabadell Edificio Aeroclub 08205 Sabadell Telef. 664129307 E-mail: info@aopa-spain.org
--	---	---



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Carretera Barrio de la Fortuna nº 14 | 28054 Madrid
Teléfono: 91 508 58 01

www.realaeroclubdeespana.org



Founder MEMBER

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (DGAC)

Att.: Sr. D. David Benito Astudillo (Subdir. Gral. de Transporte Aéreo)

AENA SME S.A.

Sra. Dña. Susana García Herrandón (Dir. Planificación Financiera)

COMISIÓN NACIONAL de los MERCADOS y la COMPETENCIA (CNMC)

Sra. Dña. Paloma Gilmartín González (Dir. Transportes y del Sector Postal)

c/c. Sr. D. Raúl Medina Caballero (Dir. Gral. DGAC)

Sr. D. Javier Marín San Andrés (Dir. Gral. Negocio Regulado AENA)

Sra. Dña. Isabel Pardo de Vera Posada (Secr. Estado Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA)

Sra. Dña. María José Rallo del Olmo (Secr. Gral. Transportes y Movilidad, MITMA)

Madrid, 31 de Enero de 2022

Distinguidos Sras. y Sres.,

En estos últimos años, como representantes del sector de la “Aviación General” (AG), hemos reiterado en múltiples ocasiones la necesidad de considerar la singularidad y especificidad de nuestro sector económico en los procesos de consulta previstos en las leyes 21/2003 de Seguridad Aérea (respecto del Documento de Regulación Aeroportuaria -DORA-) y 18/2014 de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, respecto de la actualización anual de tarifas aeroportuarias.

Aunque ese foro nos ha proporcionado la oportunidad de visibilizar algunas de nuestras problemáticas, creemos obvio para todos que, el debate sobre la actualización de las tarifas aeroportuarias para la AG; el análisis del detalle de las inversiones programadas en el DORA 2022-2026 en los 3 aeropuertos especializados en AG; o la concreción de “las acciones de facilitación de la AG” que ha de realizar AENA en cumplimiento del punto 5.4.6 del citado DORAⁱ; demandan desplegar ese foro de trabajo especializado que reivindicamos.

Más allá de los mecanismos de cálculo de actualización de las tarifas aeroportuarias (que, déjesenos recordar, para nuestro sector vienen mal vinculados al IMAP (ingreso máximo anual por pasajero) pues, por definición, la AG no opera pasajeros); es igualmente trascendente para la comunidad de AG el debate sobre muchas actividades de gestión aeroportuaria (que van, por ejemplo, desde la

AOPA-SPAIN es miembro de I.A.O.P.A. Frederick, Maryland (U.S.A.) que reúne a más de 450.000 socios en 82 países. Reconocida como portavoz del sector de la AVIACION GENERAL y los TRABAJOS AEREOS (GA&AW -General Aviation & Aerial Work-) en todas las instituciones internacionales: OACI, ECAC, Eurocontrol, Unión Europea, EASA, FAA, IATA, WMO, ITU, etc.

 AOPA SPAIN AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION	<i>Sede social:</i> Chalet RACE Aeropuerto de Cuatro Vientos Ctra. de la Fortuna, s/n 28044 Madrid	<i>Oficina para correspondencia y contacto:</i> Aeropuerto de Sabadell Edificio Aeroclub 08205 Sabadell Telef. 664129307 E-mail: info@aopa-spain.org
--	---	--



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Carretera Barrio de la Fortuna nº 14 | 28054 Madrid
Teléfono: 91 508 58 01

www.realaeroclubdeespana.org



Founder MEMBER

promoción de suelo asequible para construir hangares y otras instalaciones aptas para el sector, paliando su reiterado déficit histórico; al establecimiento de plataformas segregadas de AG; a la correcta supervisión de los agentes de handling; o al mismo diseño operacional en pistas y rodaduras).

Para la AG es vital institucionalizar este debate ya que, en nuestros costes, tienen un peso predominante las prestaciones del lado tierra, por delante del de las tasas estrictamente aeroportuarias.

Es un hecho que, por razones históricas y sectoriales, AENA ostenta “de facto” una posición dominante. No hay que olvidar que, con su explotación en red de 45 aeropuertos y dos helipuertos de uso público, gestiona el 70% de toda la actividad de AG. Los escasos 50 aeródromos de uso restringido y 4 aeropuertos de uso público restantes en España, son del todo insuficientes para cubrir (con la densidad de red que requiere la AG) todo el territorio nacional. Si comparamos con otros países de referencia como Francia, Alemania o Reino Unido, veremos como estos países disponen de una amplia red complementaria de aeródromos (entre 350 a 450, dependiendo del país). De ahí, su acentuada responsabilidad como sociedad que administra un servicio público (las infraestructuras aeroportuarias) y que, además pertenece mayoritariamente al Estado.

Por tanto, evitar las trabas al acceso de la AG a los aeropuertos de AENA, ya sea por prácticas discriminatorias del sistema de tarificación, ya sea por la falta de las inversiones necesarias, no es sólo nuestro objetivo como sector, sino que debería ser el del propio regulador en el interés de tener en España una AG homologable a la del resto de Europa.

Ello justifica institucionalizar un debate diferenciado para nuestro sector que, enmarque las conversaciones de revisión tarifaria coordinadamente con los procesos de consulta vigentes; pero que también se ocupe de la facilitación aeroportuaria dirigida a la AG y el desglose y programación de las inversiones previstas en el DORA vigente en cada momento. La propia CNMC nos ha expresado su coincidencia en su conveniencia y utilidad, consideración que confiamos sea compartida por su DGAC y por la propia AENA.

A nuestro juicio, existe un buen número de asuntos a ser tratados en este foro (tarifas discriminatorias; implantar índices de valoración de la calidad de los servicios adaptados a la AG; etc.), pero valoramos como prioritarios y urgentes:

- 1) *La política de licitar el arrendamiento de hangares mediante concurso público en pura subasta de precio, en el momento de la finalización de contratos y su renovación con operadores presentes.*

Priorizamos este asunto porque entendemos que es de la máxima gravedad para el presente y el futuro, no sólo de los afectados, sino de los propios aeropuertos.

AOPA-SPAIN es miembro de I.A.O.P.A. Frederick, Maryland (U.S.A.) que reúne a más de 450.000 socios en 82 países. Reconocida como portavoz del sector de la AVIACION GENERAL y los TRABAJOS AEREOS (GA&AW -General Aviation & Aerial Work-) en todas las instituciones internacionales: OACI, ECAC, Eurocontrol, Unión Europea, EASA, FAA, IATA, WMO, ITU, etc.

 AOPA SPAIN AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION	Sede social: Chalet RACE Aeropuerto de Cuatro Vientos Ctra. de la Fortuna, s/n 28044 Madrid	Oficina para correspondencia y contacto: Aeropuerto de Sabadell Edificio Aeroclub 08205 Sabadell Telef. 664129307 E-mail: info@aopa-spain.org
--	---	--



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Carretera Barrio de la Fortuna nº 14 | 28054 Madrid
Teléfono: 91 508 58 01

www.realaeroclubdeespana.org



Founder MEMBER

Una carrera de rotación de inquilinos en base a sucesivas pujas de precios de alquiler parece una temeridad de gestión, máxime si el criterio determinante es el precio de puja, en vez de otros cualitativos (calidad técnica, experiencia, proyección de continuidad, ...).

Ello conduce (de modo imprevisible) a precios incluso por encima de los de mercado.

El ecosistema de operadores de un aeropuerto de AG, ni se improvisa ni se consolida fácilmente.

Un taller de mantenimiento especializado en flotas de aeronaves muy determinadas, un centro de aviónica o un operador de trabajos aéreos, no son reemplazables con la misma fluidez (aunque, en un primer momento, pueda parecer que hay candidatos suficientes en el mercado para cubrir las bajas). Nada tiene que ver con, por ejemplo, empresas de distribución comercial que sí pueden ser substituidas por otras semejantes en un terminal de pasajeros.

El entramado de servicios peculiares que son genuinos de un aeropuerto de AG (que no obedecen siempre a economías de escala como en el caso de la aviación comercial y cuyo ámbito de negocio está de modo “natural” vinculado a ese aeropuerto) no es sencillo de consolidar.

Captar un nuevo inquilino a mayor precio es una ventaja efímera si su permanencia no se perlonga. Al revés, se destruye una continuidad de actividad que conduce (en un efecto dominó) a la inevitable decadencia de toda la infraestructura.

Propugnamos adoptar, por el contrario, una actitud de transparencia en cuanto a los precios de alquiler de hangar o edificaciones (entendidos como una unidad), incluyéndolos explícitamente entre los “precios privados” de la Guía de Tarifas de AENA en todos los aeropuertos donde hay operadores de AG (y, muy especialmente, en Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet). Ello comportará un positivo marco de seguridad jurídica para todos los operadores, con el consiguiente impulso de los planes empresariales en el sector.

O, en su defecto, que las hipotéticas licitaciones no queden determinadas por el precio pujado sino por diversos criterios cualitativos razonablemente considerados.

2) *La promoción de suelo asequible para la construcción de hangares y otras instalaciones (oficinas, etc.) aptas para el sector; y/o la oferta de éstos directamente por parte de AENA.*

Ello viene directamente relacionado con el asunto anterior. Si se palía el déficit histórico de estos bienes, se promueve la competencia al facilitar la entrada de nuevos operadores y sin necesitar forzar subastas por su escasez. Hay que constatar que, en los últimos lustros, la oferta de nuevos hangares, oficinas o suelo ha sido mínima.

3) *Las inversiones a desplegar por AENA, tanto en desarrollo del DORA 2022-2026, como para “facilitar” la AG en toda su red (por ej., estableciendo plataformas segregadas de AG)*

Respecto de las inversiones presupuestadas en el actual DORA (ver nota final), hay que insistir que:

- Siendo Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet aeropuertos alternativos adecuados de los tres primeros de la red de AENA (Madrid, Barcelona y Palma -los cuales excluyen el acceso de la AG al prohibir los vuelos VFR (los propios del 80% de la AG) permanentemente los dos primeros y en temporada alta en Palma-; es evidente que necesitan imperiosamente adecuarse a la operación “VFR nocturno” y, en el caso de los dos primeros (que disponen de torre de control) tener diseñada una aproximación instrumental de no precisión.
- No es homologable internacionalmente como país que, 3 de las grandes puertas aéreas de entrada al Estado, padezcan estas carencias, más cuando en estos aeropuertos es donde se acumula la mayor actividad de escuelas de pilotos profesionales (ATPL).

AOPA-SPAIN es miembro de I.A.O.P.A. Frederick, Maryland (U.S.A.) que reúne a más de 450.000 socios en 82 países.

Reconocida como portavoz del sector de la AVIACION GENERAL y los TRABAJOS AEREOS (GA&AW -General Aviation & Aerial Work-) en todas las instituciones internacionales: OACI, ECAC, Eurocontrol, Unión Europea, EASA, FAA, IATA, WMO, ITU, etc.

	Sede social: Chalet RACE Aeropuerto de Cuatro Vientos Ctra. de la Fortuna, s/n 28044 Madrid	Oficina para correspondencia y contacto: Aeropuerto de Sabadell Edificio Aeroclub 08205 Sabadell Telef. 664129307 E-mail: info@aopa-spain.org
--	--	--



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Carretera Barrio de la Fortuna nº 14 | 28054 Madrid
Teléfono: 91 508 58 01

www.realaeroclubdeespana.org



Founder MEMBER

Respecto de las inversiones para “facilitar” la AG, sobresale la segregación de plataformas, separando circuitos de embarque y desembarque de los de la aviación comercial. De este modo se evitarán handlings “obligatorios” que tantas malas prácticas aún propician.

4) *La regulación operativa en pistas y rodaduras.*

Cualquier ordenación de la maniobrabilidad en las pistas y rodaduras tiene un gran impacto en tiempo de operación y, por tanto, económico. Es decisivo que los criterios de seguridad operacional sean compartidos y consensuados con los operadores de AG antes de su implantación, evitando indeseables situaciones de hechos consumados.

los cuales proponemos desde este momento como orden del día de la primera convocatoria de reunión.

Así pues, elevamos nuestra petición para la constitución y convocatoria de este foro específico sector AG – AENA SME SA, en el que, con el concurso activo de su DGAC y la CNMC, se entable el adecuado diálogo institucional que permita abordar las problemáticas específicas de nuestro sector, tanto tarifarias (consultas DORA) como de inversión aeroportuaria o gestión operacional.

Las duras circunstancias e incertidumbre que la pandemia ha impuesto a la AG (que reúne las pymes de la aviación) con graves problemas de continuidad del negocio, merecen arbitrar los instrumentos para un reparto equitativo de los costes de la crisis y propiciar la recuperación de un sector clave para la conectividad global de las personas y empresas del país, y del mismo turismo.

Tenemos la convicción que este foro habrá de contribuir decisivamente a este objetivo, dado el trascendente papel de AENA SME SA en nuestro sector.

Atentamente,

AOPA-SPAIN

REAL AERoclub DE ESPAÑA (RACE)

Carles Martí i Batera
Presidente

Jesús Muela Moratilla
Presidente

AOPA-SPAIN es miembro de I.A.O.P.A. Frederick, Maryland (U.S.A.) que reúne a más de 450.000 socios en 82 países. Reconocida como portavoz del sector de la AVIACION GENERAL y los TRABAJOS AEREOS (GA&AW -General Aviation & Aerial Work-) en todas las instituciones internacionales: OACI, ECAC, Eurocontrol, Unión Europea, EASA, FAA, IATA, WMO, ITU, etc.

 AOPA SPAIN AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION	<i>Sede social:</i> Chalet RACE Aeropuerto de Cuatro Vientos Ctra. de la Fortuna, s/n 28044 Madrid	<i>Oficina para correspondencia y contacto:</i> Aeropuerto de Sabadell Edificio Aeroclub 08205 Sabadell Telef. 664129307 E-mail: info@aopa-spain.org
--	---	---



Real Aero Club de España

Fundado en 1905

Carretera Barrio de la Fortuna nº 14 | 28054 Madrid
Teléfono: 91 508 58 01

www.realaeroclubdeespana.org



Founder MEMBER

5.4.6 Facilitación de la Aviación General

En materia de aviación general, Aena impulsará actuaciones en sus aeropuertos orientadas a la facilitación del desarrollo de la aviación general, entre otras, relacionadas con combustibles aéreos, la operativa eficiente y sostenible de las operaciones, y otras actuaciones que potencien este segmento de la aviación.

INVERSIONES:

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2022	2023	2024	2025	2026	Total
		(Millones de euros)					
MADRID-CUATRO VIENTOS		0,054	0,247	0,786	0,321	0,140	1,549
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	0,000	0,105	0,595	0,000	0,000	0,700
(O)	INVERSIONES DE APOYO Y REPOSICIÓN	0,054	0,142	0,191	0,321	0,140	0,849
SABADELL		1,915	0,724	0,138	0,140	0,136	3,052
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	0,275	0,337	0,000	0,000	0,000	0,613
(N)	INVERSIONES DE APOYO Y REPOSICIÓN	0,000	0,004	0,004	0,000	0,000	0,008
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	0,000	0,000	0,001	0,001	0,001	0,004
(O)	REFUERZO Y CONTENCIÓN TALUD	1,422	0,241	0,000	0,000	0,000	1,663
(O)	INVERSIONES DE APOYO Y REPOSICIÓN	0,218	0,142	0,132	0,139	0,135	0,765
SON BONET		0,145	0,087	0,094	0,225	0,064	0,615
(O)	INVERSIONES DE APOYO Y REPOSICIÓN	0,145	0,087	0,094	0,225	0,064	0,615

AOPA-SPAIN es miembro de I.A.O.P.A. Frederick, Maryland (U.S.A.) que reúne a más de 450.000 socios en 82 países. Reconocida como portavoz del sector de la AVIACION GENERAL y los TRABAJOS AEREOS (GA&AW -General Aviation & Aerial Work-) en todas las instituciones internacionales: OACI, ECAC, Eurocontrol, Unión Europea, EASA, FAA, IATA, WMO, ITU, etc.