

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

**7481** *Resolución de 27 de abril de 2022, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio entre el Ministerio de Defensa y AENA, S.M.E., SA, para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las bases aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles.*

El Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y el Presidente y Consejero Delegado de AENA S.M.E., S.A., han suscrito un Convenio para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las bases aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles.

Para general conocimiento, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del referido convenio como anejo a la presente Resolución.

Madrid, 27 de abril de 2022.—El Subsecretario de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, Alberto Herrera Rodríguez.

#### ANEJO

**Convenio entre el Ministerio de Defensa y AENA S.M.E., S.A. para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las bases aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles.**

En Madrid, a 7 de marzo de 2022.

#### REUNIDOS

Don Javier Salto Martínez-Avial, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, nombrado por Real Decreto 352/2017, de 31 de marzo, en uso de las facultades delegadas en la Orden DEF/3015/2004, de 17 de septiembre, sobre delegación de competencias en autoridades del Ministerio de Defensa en materia de convenios de colaboración, en representación del Ministerio de Defensa, en adelante MD.

Don Maurici Lucena Betriu, Presidente y Consejero Delegado de AENA, S.M.E. S.A., en adelante AENA, en representación de dicha Compañía, en virtud del Acuerdo del Consejo de Administración de AENA, de 16 de julio de 2018.

Ambas partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse y convenir y

#### EXPONEN

Primero.

Que este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base

aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Dicho real decreto prevé que, para tales recintos, el MD y AENA evalúen conjuntamente los costes y se establezcan claves para su reparto.

Segundo.

Que en ejecución de dicha previsión, se evalúan los costes en cada una de las bases aéreas abiertas al tráfico civil (BAATC) de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, incluyéndose también el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza, analizando los costes incurridos por la actividad propia del Ejército del Aire (EA) en cada una de estas bases y del aeródromo, discriminando aquellos que resultan potencialmente imputables al tráfico civil gestionado por AENA de aquellos que se consideran exclusivamente imputables a la actividad militar. Finalmente, se incorporan al estudio los costes incurridos por AENA en aquellos servicios considerados conjuntos, así como la amortización por las inversiones acometidas en dichas bases.

Tercero.

Que en la disposición adicional décima de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, introducida por la 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, se prevé que los derechos y obligaciones que figuran en el real decreto citado en el exponiendo primero, relativos a la también citada Sociedad Estatal, serán asumidos por AENA.

Cuarto.

Que es voluntad del MD y de AENA acordar las claves de reparto y condiciones de compensación de los costes consecuencia del uso de las BAATC y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por parte de la aviación civil.

Quinto.

Que la firma de este nuevo convenio responde a la necesidad de adaptar el anterior convenio de fecha 29 de julio de 2011 y su adenda, del 24 de marzo de 2014, a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente convenio que se regirá por las siguientes

## CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del convenio.*

Constituye el objeto del presente convenio establecer las claves de reparto y condiciones de compensación de los costes consecuencia del uso de las BAATC y aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por parte de la aviación civil, tal y como contempla el artículo 10 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En el ámbito de aplicación del presente convenio se contemplan las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, así como el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza.

## Segunda. *Obligaciones y compromisos económicos.*

El cálculo de los costes imputados a cada parte, en función de los costes imputables y de las claves de reparto elegidas, se adaptará a la metodología definida en el anexo.

La cifra resultante de los costes imputables entre AENA, y el Ejército del Aire (EA) para cada una de las BAATC y aeródromo de Zaragoza, será consensuada por el Comité de Seguimiento descrito en la siguiente cláusula, con anterioridad al 15 de abril de cada año. En ningún caso, el EA aparecerá como deudor en ninguna de las evaluaciones de los costes imputables de cada una de las BAATC y aeródromo de Zaragoza. De producirse esta situación, el balance permanecerá a cero hasta tanto el EA pase a una situación acreedora.

El 100% del pago de la cifra resultante, acordada por el Comité de Seguimiento, se ingresará por parte de AENA, no más tarde del 20 de mayo de cada año, en la siguiente cuenta:

Titular: Sección de Gestión Económico Administrativa de la Dirección de Asuntos Económicos del Ejército del Aire.

Código BIC: BBVAESMMXXX, Código IBAN: ES69 0182 6941 6500 1000 0061

En el caso de que por el Comité de Seguimiento no se alcance un acuerdo sobre la cifra resultante, se elevará la decisión a las autoridades firmantes.

## Tercera. *Mecanismos de seguimiento, vigilancia y control.*

Para velar por la adecuada realización del objeto del presente convenio se constituye un Comité de Seguimiento (COMSE) que estará compuesto por seis miembros permanentes:

– Por parte de AENA: el Director General de Aeropuertos, el Director de Planificación Económica y Control de Gestión y el Director de Planificación y Medioambiente.

– Por parte del EA: el General Jefe de la División de Logística (GJDLO), el Jefe de la Sección de Recursos Financieros de la División de Logística y el Jefe de la Sección de Infraestructura de la División de Logística.

Adicionalmente podrán asistir otros integrantes que se acuerden por ambas partes.

La Presidencia del COMSE será anual y rotatoria entre ambas Instituciones, iniciándose por el representante del EA.

El COMSE se reunirá, con carácter ordinario, una vez al año con anterioridad al 15 de abril con objeto de acordar el importe a compensar en cada anualidad, para lo cual analizará los siguientes aspectos:

1. Actualización de los servicios y apoyos imputables a la aviación civil en cada una de las áreas de coste, valorándose su coste asociado. De esta cifra se descontarán los costes de los servicios o consumos incurridos por AENA en aquellos apoyos o servicios considerados conjuntos.

2. Valoración de costes, que se realizará sobre datos referidos al ejercicio anterior.

3. Revisión de las claves de reparto de costes siguientes:

– Los datos de tráfico referidos al ejercicio anterior, garantizando la homogeneidad de criterios de contabilización de operaciones, según se indica en el anexo.

– Las superficies estipuladas por servicios o apoyos que figuran en el anexo.

– Los protocolos de seguridad perimetral de cada una de las BAATC y aeródromo de Zaragoza que puedan afectar a la clave de reparto.

4. Revisión de las inversiones en proceso de amortización por cada una de las partes en cada una de las áreas de coste, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

– Las inversiones a considerar tendrán el tratamiento establecido para tal fin en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio. Las claves de reparto y condiciones de compensación de los costes consecuencia de las mismas serán acordadas por el COMSE con anterioridad a su presentación en la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agencia Urbana (CIDETMA) para su aprobación.

– El organismo que propone la ejecución de la inversión (bien AENA, bien el MD) planteará al COMSE su deseo de llevar a cabo la inversión, detallando el alcance de la misma, coste estimado y los plazos en los que debería llevarse a cabo.

– El COMSE identificará los costes a imputar. A partir de este momento, se seguirá el procedimiento establecido en cuanto a su tramitación en CIDETMA de la actuación inversora acordada.

Adicionalmente, las nuevas inversiones imputables deberán cumplir los siguientes requerimientos:

a) Las inversiones se incorporarán a partir de su entrada en explotación una vez hayan sido recibidas de conformidad por el EA y se hayan incorporado al proceso de amortización contable.

b) Los plazos de amortización de cada una de las inversiones se atenderán a lo dispuesto en el anexo.

c) El criterio de amortización de las inversiones es la amortización lineal en cada uno de los años.

d) Las inversiones iniciales son las recogidas en el listado incluido como apéndice 2 en el anexo al presente convenio.

Serán objeto de compensación, por parte del EA, las realizadas por AENA para necesidad exclusiva militar y sin beneficio mutuo, en cuyo caso, el coste total de la inversión será repercutido íntegramente al EA a través de su amortización, e incluyendo el 12 % de costes indirectos.

Cada año serán incorporadas al convenio las inversiones puestas en explotación en el año inmediatamente anterior aprobadas por el COMSE.

5. Revisión de las superficies de edificación de las torres de control de cada una de las BAATC y aeródromo de Zaragoza, en relación con el resto de las edificaciones, puesto que será utilizado como clave de reparto.

Asimismo, el COMSE podrá reunirse con carácter extraordinario, para analizar cualquier aspecto relacionado con el seguimiento del convenio.

La convocatoria de dichas reuniones extraordinarias podrá realizarse por cualquiera de las partes, dando aviso a la otra con una antelación mínima de 10 días.

Un oficial destinado en la Sección de Recursos Financieros encuadrada dentro de la División de Logística del Estado Mayor del Ejército del Aire, como sección encargada de la elaboración, negociación y ejecución de convenios de prestación de servicios a organismos ajenos, dentro del ámbito financiero del EA, actuará como secretario y redactará el Acta de cada reunión del COMSE, en la que se harán constar todas las cuestiones tratadas en la misma y que deberá ser firmada por todas las partes, dentro de los diez días siguientes.

El COMSE tendrá las siguientes competencias:

a) Programar las reuniones del propio COMSE.

b) Acordar el importe a compensar en cada anualidad, de conformidad con lo establecido en la cláusula segunda.

c) Analizar el tratamiento dentro del convenio de las cuestiones operativas que así lo requieran cuando éstas tengan reflejo en los costes de ambas aviaciones, durante la vigencia del mismo.

d) Estudiar, proponer y realizar el seguimiento de las inversiones a realizar en cada BAATC y el aeródromo de Zaragoza, así como de los nuevos servicios que se presten.

e) Resolver los problemas de interpretación y cumplimiento que se deriven del presente convenio.

f) Proponer modificaciones al convenio acordes a la normativa vigente aplicable, que se materializaran en su correspondiente adenda.

Los acuerdos se tomarán por unanimidad de los miembros permanentes del COMSE.

#### Cuarta. *Responsabilidad civil.*

AENA responderá de todos los daños y perjuicios derivados de la actividad de la aviación civil en las BAATC y aeródromo de Zaragoza, para lo cual suscribirá las oportunas pólizas de seguro. Dichas pólizas incluirán los controladores aéreos militares y al personal militar del Servicio de Extinción de Incendios (este último en las bases aéreas objeto del convenio en que AENA no dispone de tal servicio).

En todo caso, se exime al EA de responsabilidad alguna ante cualquier incidente, accidente u otras circunstancias que se puedan producir en las instalaciones militares o dentro de su perímetro de seguridad, derivadas de la actividad aeronáutica de carácter civil.

#### Quinta. *Legislación aplicable.*

El presente convenio tiene naturaleza administrativa. Para la gestión de dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación de este convenio se estará a lo dispuesto en las cláusulas del mismo. No obstante, el contenido del convenio estará sometido al régimen jurídico de convenios previsto en el capítulo VI del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Los litigios que puedan surgir entre las partes como consecuencia de la ejecución del convenio deberán solventarse por mutuo acuerdo de las mismas. Si no pudiera alcanzarse dicho acuerdo, serán de conocimiento y competencia del orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Las obligaciones derivadas de este convenio se ajustarán al Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio.

Al margen de tales aspectos, la gestión y explotación de las bases y aeródromo objeto del presente convenio se regirán igualmente por lo dispuesto en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio.

#### Sexta. *Vigencia.*

Con arreglo a lo establecido en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, el convenio se perfeccionará por la prestación del consentimiento de las partes, y resultará eficaz una vez inscrito, en el plazo de cinco días hábiles desde su formalización, en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal. Asimismo, será publicado en el plazo de diez días hábiles desde su formalización en el «Boletín Oficial del Estado».

Con arreglo a lo establecido en el artículo 49.h) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, el convenio tendrá una duración de cuatro años, prorrogable por un período adicional de cuatro años, comenzando a contar dicho plazo desde su entrada en vigor.

Con respecto a lo establecido en el apartado 8 del anexo de este convenio, la nueva contabilización de operaciones de tráfico por parte del EA se hará efectiva en la primera liquidación que proceda posterior a la firma del convenio.

#### Séptima. *Cláusula de confidencialidad.*

La información y datos suministrados por ambas partes para el cálculo de costes y aplicación de criterios de reparto se considerarán confidenciales y no se distribuirán a terceros.

Octava. *Causas de resolución.*

El presente convenio quedará extinguido cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Mutuo acuerdo de las partes.
- b) Término del plazo de vigencia del convenio o su prórroga.
- c) Denuncia de AENA, que deberá efectuarse con una antelación mínima de un mes.
- d) Imposibilidad sobrevenida de cumplir el fin.
- e) Incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes, si dicho incumplimiento no ha sido subsanado en el periodo establecido según contempla el artículo 51.2.c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.
- f) La derogación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sin que ninguna otra norma diese cabida a la continuidad del convenio.
- g) Cuando en aplicación del artículo 7 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, la decisión de AENA de no seguir manteniendo abiertos al tráfico civil afectase a todas las instalaciones del presente convenio.
- h) Cuando en aplicación del artículo 8 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio la decisión del MD fuese el cierre permanente al tráfico civil de todas las instalaciones del presente convenio.
- i) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.

No obstante, la referida colaboración estará siempre supeditada a las necesidades de la Defensa Nacional y, en particular, a las del EA por lo que, surgida tal necesidad, el convenio quedará suspendido en tanto persista la misma, o en su caso extinguido, sin que sea preciso aviso o denuncia previa en este sentido y sin derecho a reclamación alguna por parte de AENA.

En ningún caso, el EA será responsable ni subsidiaria ni solidariamente ante terceros por las obligaciones en la que AENA haya podido incurrir ante terceros en el ejercicio de su actividad hasta el momento en que se produzca la resolución.

Cualquiera que sea la causa de resolución, conllevará la finalización del proceso de co-amortización de inversiones, entendiéndose por co-amortización la implicación económica de cada parte en la amortización de inversiones dentro del alcance del convenio.

Cuando la resolución se produzca como consecuencia de la aplicación del supuesto g) anterior, AENA quedará obligada a abonar al EA el importe correspondiente a los costes incurridos hasta ese momento, así como los que puedan derivarse como consecuencia de la resolución del convenio.

Novena. *Anticorrupción.*

En la ejecución de las obligaciones establecidas en el presente convenio, las partes deberán cumplir con la legislación y normativa de cualquier jurisdicción que les resulte aplicable a los efectos del presente convenio, de manera que en ningún momento participarán ni colaborarán en la comisión de ninguna conducta indebida según la legislación de aplicación, tanto en el ámbito nacional como internacional.

En particular, las partes garantizan que no recibirán ni ofrecerán, ya sea directa o indirectamente, ningún beneficio o ventaja no justificados de cualquier naturaleza o indebidos, ni dádiva o retribución de cualquier clase a una autoridad o funcionario público o a un tercero del ámbito privado que esté relacionado con cualquier oportunidad de negocio objeto del presente convenio, y en caso de que alguna de las partes reciba cualquier solicitud de entrega indebida lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la otra parte.

La realización por cualquiera de las partes o por cualquiera de las personas físicas integrantes o dependientes de cada una de ellas, de cualquier conducta que pudiera ser

calificada como indebida o ilícita, podrá constituir un incumplimiento y, por tanto, constituir una causa de resolución del presente convenio, dando lugar a la indemnización que pudiera resultar procedente en concepto de daños y perjuicios.

Décima. *Protección de datos.*

Las partes se comprometen a cumplir, en los términos que sean de aplicación, lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de protección de datos, RGPD europeo), y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en las disposiciones de desarrollo.

El MD y AENA tienen la consideración de responsables de los tratamientos propios en que se incorporen datos personales que, cada parte, directamente, recabe para el cumplimiento del convenio. El acceso a los datos personales por una de las partes intervinientes en el convenio a los datos personales de la otra parte se realizará en la condición de encargado de tratamiento de datos personales, y única y exclusivamente conforme a la finalidad que derive del objeto del convenio. Los datos personales no se cederán ni se comunicarán a terceros, salvo cuando se cedan a encargado de tratamiento o cuando la cesión deba tener lugar conforme a la legalidad.

Las partes intervinientes en el convenio asumen que deben informar a los titulares de los datos personales de las características del tratamiento de los datos personales que, en el marco del convenio, se llevará a cabo; asumen que han de obtener el consentimiento de los titulares de los datos personales o asegurarse de disponer de alguna base legitimadora adecuada para llevar a efecto los tratamientos de los datos personales que sean consecuencia de las actuaciones previstas en el convenio, y también asumen las obligaciones derivadas de la obligación de implementar las oportunas medidas técnicas y organizativas, así como de implementar el correspondiente mecanismo que solvete las violaciones de la seguridad de los datos personales que pudieran producirse; así como que asumen la obligación de establecer el mecanismo de respuesta al ejercicio por parte de los titulares de los datos personales de los derechos que derivan de la normativa de protección de datos personales.

La documentación de cada actividad que se realice al amparo del convenio incluirá la oportuna cláusula sobre el tratamiento concreto los datos personales, con especificación de los puntos legalmente exigibles.

Los datos personales que sean objeto de tratamiento con motivo del convenio se incorporarán a los Registros de Actividades de Tratamiento (RAT, s) de cada una de las partes intervinientes, con la finalidad de gestionar la relación descrita en el convenio. Las partes intervinientes en el convenio se abstendrán de hacer ningún tipo de tratamiento de datos personales que no sean estrictamente necesarios para el cumplimiento de los fines del convenio o para el cumplimiento de obligaciones legales. Los titulares de los datos personales podrán ejercitar ante el responsable o el encargado del tratamiento de datos personales los derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de los datos personales, y de limitación u oposición al tratamiento.

Si las partes intervinientes en el convenio destinasen los datos personales que obtengan a consecuencia del mismo a otra finalidad, los comunicasen o utilizasen incumpliendo lo estipulado en el convenio y/o en la normativa de protección de datos personales, cada una de las partes responderá de las responsabilidades que deriven de los daños y perjuicios causados, a fin de garantizar al perjudicado la indemnización efectiva, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 82.5 del RGPD europeo.

Las garantías que, en orden a los datos personales, se establecen tendrán validez durante la vigencia del presente convenio y de sus prórrogas.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, firman el presente convenio en dos ejemplares originales, igualmente válido, en el lugar y fecha arriba indicados.–El General

Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Javier Salto Martínez-Avial.–El Presidente y Consejero Delegado de AENA S.M.E., S.A, Maurici Lucena Betriu.

## ANEXO

### **Modelo económico de aplicación al convenio entre el Ministerio de Defensa (Ejército del Aire) y AENA S.M.E., S.A., en adelante AENA, para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las bases aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles**

#### *1. Introducción*

El objeto del presente documento es justificar y detallar el modelo de imputación de costes aplicable al convenio entre el Ministerio de Defensa y AENA para establecer las claves de repartición y los criterios de compensación por la utilización de las bases aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán y Talavera, y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza, por aeronaves civiles.

#### *2. Base legal del modelo*

El modelo articula el mecanismo de imputación de costes a AENA por parte del Ejército del Aire, en adelante EA, con motivo de los servicios prestados en los emplazamientos indicados. Dicha imputación se fundamenta en la aplicación del Real Decreto (RD) 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto, y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, en base al cual se prevé la evaluación conjunta de los costes y el establecimiento de las claves para su repartición.

Asimismo, la disposición adicional décima de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, mantiene los derechos y obligaciones de compensación por parte de AENA que figuran en el RD citado anteriormente.

#### *3. Estructura del modelo por áreas de prestación de servicios*

La estructura del modelo se articula en cuatro áreas principales de valoración que localizan servicios prestados claramente diferenciados, siendo:

- Servicios prestados en el área de campo de vuelos.
- Servicios de tránsito aéreo (ATS) de aeródromo (TWR).
- Servicios de seguridad prestados en el aeródromo (seguridad perimetral).
- Otros servicios prestados no incluidos en los puntos anteriores.

#### *4. Servicios prestados en las bases aéreas imputables en el ámbito del convenio*

Se prestan, entre otros, los siguientes servicios por área de valoración por cada una de las partes implicadas.

##### *4.1 Servicios prestados por el EA.*

Pudiendo variar la prestación de un servicio concreto en cada ejercicio y/o en cada emplazamiento, el EA presta en sus bases aéreas, entre otros, algunos de los siguientes servicios desglosados por área de valoración. Dichos servicios se prestan en favor de las dos aviaciones (civil y militar) y constituyen los conceptos clave de valoración para determinar los costes imputables del EA.

Área	Servicio prestado
Campo de vuelos.	Mantenimiento de infraestructuras en campo de vuelos.
	Mantenimiento de balizamiento, radioayudas y/o señalización.
	Mantenimiento de instalaciones.
	Despeje, desbroce de pista y/o fumigación, mantenimiento zonas verdes.
	Barredora de pistas, control de caucho, etc.
	Control de fauna.
	Servicio de extinción de incendios*.
Servicio de tránsito aéreo de aeródromo.	Mantenimiento de infraestructuras y/o equipos en torre y/o edificio técnico.
	Servicios de apoyo (limpieza de TWR y Edificio Técnico).
Seguridad.	Mantenimiento de los vehículos de seguridad.
	Mantenimiento de instalaciones y/o equipos de seguridad.
Otros.	Mantenimiento de instalación depuradora y/o vertidos.
	seguros.

(\*) Este servicio se presta en favor de la aviación civil únicamente en las bases aéreas de Talavera la Real y aeródromo Militar de León. En este último, la colaboración se realiza bajo petición expresa de AENA y que la misma quedará refrendada mediante la publicación en AIP.

Los recursos asignados por el EA para la prestación de los servicios anteriores se componen de:

– Personal de plantilla orgánica del EA asignada a cada una de las tareas definidas, que supone el recurso mayoritario del EA para la prestación de los servicios. El coste considerado será el del salario más derechos pasivos, sin incluir manutención ni formación y el personal asignado será el directamente relacionado con las tareas descritas anteriormente.

Para el cómputo del personal de control que presta servicios de tránsito aéreo de aeródromo en las bases aéreas y aeropuerto de uso conjunto, se establecerá el criterio para el cómputo de tráficos por dependencia ATS, que tendrá en consideración el paso de una dependencia a otra según se especifica a continuación:

En relación a los movimientos de aeronaves:

– Autorización transmitida por el Controlador: se contabilizará como un movimiento (despegue, aterrizaje, pasada baja, motor parado simulado, etc.), excepto la maniobra Touch and Go que se contabilizará como dos movimientos.

– Sobrevuelos: se contabilizarán como un movimiento.

– El paso de una dependencia de control a otra se contabilizará como un movimiento, siendo:

Cambio de dependencia	De llegada (contabilización)	De salida (contabilización)
Paso a APP.	1 movimiento	1 movimiento
Paso a TWR.	1 movimiento	1 movimiento
Paso a GMC.	1 movimiento	1 movimiento

En relación con el número de controladores y frecuencias asignadas:

– Dos controladores asignados a dos frecuencias de control diferentes con una misma aeronave:

Controlador GMC.	1 movimiento
Controlador TWR.	1 movimiento

– Un controlador con dos frecuencias de control asignadas para la prestación del servicio de control a una misma aeronave:

En frecuencia GMC.	1 movimiento
En frecuencia TWR.	1 movimiento

– Un controlador con una sola frecuencia de control asignada para la prestación de dos servicios de control en relación con la misma aeronave:

– Controlador en una sola frecuencia GMC/TWR: 1 movimiento.

- Material adquirido por el EA para realizar la actividad en cuestión.
- Prestación del servicio mediante expediente externo contratado por el EA.

La prestación de los servicios anteriores lleva asociada la necesidad de suministros por parte del EA, principalmente suministro eléctrico, de agua, gas y combustible, entre otros. La valoración de dichos consumos forma parte de los costes imputables del EA, tal como se indica en el apartado sexto de este documento.

#### 4.2 Servicios prestados por AENA.

Pudiendo variar la prestación de un servicio concreto en cada ejercicio y/o en cada emplazamiento, AENA presta en las bases aéreas del EA, entre otros, algunos de los siguientes servicios desglosados por área de valoración. Dichos servicios se prestan en favor de las dos aviaciones y constituyen los conceptos clave de valoración para determinar los costes imputables de AENA.

Área	Servicio prestado
Campo de vuelos.	Evaluación estructural y control de pavimentos.
	Mantenimiento balizamiento y señalización.
	Mantenimiento de infraestructuras en campo de vuelos.
	Servicio extinción de incendios.
	Plan invernal.
Servicio de tránsito aéreo de aeródromo.	Técnicos especialistas y supervisores de operaciones e informática sta.
	Mantenimiento de infraestructuras y/o equipos en torre y/o edificio técnico.
	Otros servicios de apoyo.
Seguridad.	Mantenimiento de instalaciones y/o equipos de seguridad.

En relación con los servicios anteriores, el modelo considera la valoración de los mismos facilitada por AENA.

Asimismo, al igual que en el apartado anterior, los servicios prestados por AENA pueden conllevar la necesidad de suministros cuya valoración es también considerada en el modelo, tal como se indica en el apartado sexto de este documento.

#### 5. Consideración de inversiones en el ámbito del convenio

Para su consideración dentro del modelo, las inversiones realizadas por cada parte en las bases aéreas y aeródromo del convenio se incluirán en términos de amortización anual mediante aplicación del método de amortización lineal, en base a los periodos de amortización de activos que se refieren en la tabla siguiente:

Elementos	Vida útil (años)	Amortización anual - Porcentaje
Edificios.	25	4,00
Inversiones nuevas pistas, plataformas y/o calles de rodaje.	25	4,00
Recrecidos de pista y/o calles de rodaje.	7	14,28
Tratamiento superficial de pista y/o calles de rodaje.	5	20,00
Mejoras en campo de vuelo e Infraestructura urbanística.	20	5,00
Instalaciones generales (gas, combustible, eléctricas...).	12-15	8,33-6,67
Radioayudas.	12	8,33
Balizamiento.	15	6,67
Mobiliario.	12	8,33
Vehículos auto extintores.	12	8,33
Resto de Vehículos de motor.	6	16,67
Equipos Electrónicos y Telecomunicaciones.	5	20,00
Equipos Generales.	8	12,50
Equipos Fotográficos, Imprenta, Video, Sonido....	4	25,00
Equipos Informáticos.	6	16,67
Software y aplicaciones informáticas.	4	25,00
Sistemas de armas (Aviones y Helicópteros).	15-25	6,67-4,00
Sistemas de Frenado.	15	6,67
Simuladores de vuelo.	20	5,00
Armamento.	8	12,50

En este sentido, el coste imputable de la inversión es el que se haya acordado entre las partes en el ámbito del convenio.

#### 6. Proceso de cálculo de costes imputados derivados de la prestación de servicios en las bases aéreas al tráfico civil.

Siguiendo la estructura de servicios definida, finalizado cada ejercicio, se evalúan los costes imputables en cada una de las bases aéreas de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera y aeródromo de Zaragoza, consecuencia de la prestación de servicios del EA para las dos aviaciones (civil y militar).

En cada ejercicio, la base del cálculo se compone de los siguientes costes directos imputables por los servicios prestados por el EA:

- Costes directos de los recursos utilizados en la prestación de servicios: coste de personal y material incurrido por el EA.
- Coste directo de los suministros necesarios para la prestación de servicios por parte del EA.
- Coste de amortización de las inversiones realizadas por el EA en beneficio de las dos aviaciones.

A partir de los costes directos imputables del EA, se obtienen los costes imputados finales teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- La contraprestación de AENA en las bases del convenio, que se materializa en servicios prestados y ejecución de inversiones en beneficio para las dos aviaciones. Su inclusión en el modelo se realiza según los costes directos imputables remitidos por AENA.
- El carácter de beneficio mutuo de los servicios prestados, lo que obliga a determinar una clave de reparto para calcular el coste directo imputado por cada parte.
- Los costes totales imputados por cada parte resultan de la aplicación de un porcentaje de costes indirectos (12%) sobre los costes directos imputados.

En base a lo anterior, los costes finalmente imputados son el resultado de restar los costes imputados totales de AENA de los costes imputados totales del EA.

## 7. Variables definidas en el modelo para la determinación de parámetros de reparto

Las variables de cálculo en cada una de las bases aéreas y el aeródromo que se tienen en cuenta para el cálculo de los parámetros / claves de reparto de costes son las siguientes:

- Tráfico aéreo civil y militar por pista en cada una de las bases aéreas y aeródromo del convenio: se tienen en cuenta todas las operaciones aéreas con salida y/o destino en las bases aéreas y aeródromo del convenio donde se presta servicio de control ATS TWR.
- Peso máximo al despegue (MTOW) de cada una de las aeronaves que operan con origen y/o destino en cada una de las bases aéreas y aeródromo del convenio. Se utilizará una misma base de datos con información de ambas organizaciones, recogida en el apéndice 1 de este anexo.
- Superficie (m<sup>2</sup>) del edificio TWR y total edificado en la base aérea y aeródromo.
- Número de personal de seguridad de Base y número de personal de seguridad dedicado a rondas perimetrales en campo de vuelos.
- Superficie (m<sup>2</sup>) aplicable a rondas perimetrales y superficie total (m<sup>2</sup>) de la Base Aérea en su conjunto.

## 8. Fuente origen de datos de tráfico

Los datos de tráfico del modelo se extraerán de los datos oficiales registrados por las dependencias ATS encargadas del control aéreo en las bases aéreas y aeródromo del convenio, y registrados por el EA, teniendo en cuenta la información facilitada por AENA.

Se entenderá como operación cada una de las llegadas o salidas que se producen en cada aeropuerto a consecuencia de una aeronave que aterriza o despegue en la Base Aérea, aeródromo o aeropuerto de uso conjunto.

Se contabilizará el tráfico en términos de operaciones (despegues o aterrizajes) de las aeronaves a las que se les haya prestado servicio de tránsito de aeródromo, independientemente de los tipos de tráfico que operen (comercial, aviación general, escuela, militar, etc.), asignando a cada parte al que corresponda a su gestión.

Con respecto a las operaciones de aeronaves no tripuladas, se imputarán en las áreas de coste de campo de vuelos y seguridad, y se estudiará su aplicación en otras áreas de coste, según se utilicen los recursos en base a la normativa aplicable.

Ambas organizaciones compartirán la información para la contabilización del tráfico, así como los detalles justificativos de cómputo del mismo. Dicha información tendrá carácter confidencial y ambas organizaciones se responsabilizarán de mantener la confidencialidad de la información.

#### 9. *Parámetros de reparto definidos por área de prestación de servicios.*

##### 9.1 Parámetro de reparto por tráfico.

Para determinar el parámetro de reparto por tráfico aplicable para el cálculo de los costes directos imputados, se exponen las siguientes consideraciones:

– El parámetro de reparto por tráfico se calcula para cada una de las bases aéreas del convenio. Dicho parámetro se define como el ratio de operaciones civiles totales frente al total de operaciones de la Base Aérea o aeropuerto de utilización conjunta, calculado en base a los datos de tráfico del ejercicio anterior.

– En el caso de los costes imputables en el área de campo de vuelos, y para los costes en los que el peso de la aeronave sea un factor determinante (actuaciones de mantenimiento y/o pavimentación en pistas y/o calles de rodaje), los datos de tráfico se corregirán de la siguiente forma, de acuerdo a los valores expresados en la tabla del apéndice 1:

- Reparto del 95% del MTOW para el tren principal.
- Cálculo de la carga por rueda según configuración de tren principal.
- Definición de factor corrector de tráfico por aeronave, aplicando factor 1 a aquella aeronave con mayor carga por rueda.
- Las operaciones reales se multiplicarán por el factor definido anteriormente y determinarán el parámetro de reparto por tráfico en estos casos.

En el caso del aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza, y aplicable únicamente para el cálculo de costes de mantenimiento, consumos e inversiones en el área de «campo de vuelos», el tráfico aéreo se desglosará por pista, estableciéndose un parámetro de reparto de costes por pista y concepto de coste.

El parámetro de reparto por tráfico afecta a todos los costes directos del modelo, independientemente del área de valoración y se aplica adicionalmente a cualquier otro parámetro de reparto que corresponda.

##### 9.2 Parámetro de reparto por superficie TWR.

El parámetro de reparto por superficie TWR se calcula como el ratio entre la superficie (m<sup>2</sup>) el edificio TWR dedicados al servicio de tránsito aéreo de aeródromo entre la superficie (m<sup>2</sup>) de edificaciones totales de la Base Aérea, es decir, representa el porcentaje de superficie TWR frente al total de edificaciones militares. En aquellas TWR en donde adicionalmente se prestan otros servicios como aproximación o ruta, se deberá aplicar un factor de corrección a la superficie de torre que considere el número de posiciones dedicadas a servicio de control de aeródromo y otros servicios de aproximación o ruta.

Este parámetro afecta al reparto de costes directos de consumo y servicio de limpieza TWR, en el área de control aéreo. El valor del parámetro por Base Aérea se indica en la siguiente tabla:

Ubicación	% superficie aplicable (sc)
B.A. Villanubla.	1,5
A.M. León.	1,0

Ubicación	% superficie aplicable (sc)
B.A. Albacete.	1,0
B.A. Matacán.	1,5
B.A. Talavera.	1,0
B.A. Zaragoza.	1,0

### 9.3 Parámetro de reparto de costes de seguridad perimetral.

En el caso de los costes imputables en el área de seguridad, se establecen unos porcentajes máximos de coste de personal de seguridad asignado a rondas perimetrales y un porcentaje máximo de superficie para repartir los costes de seguridad perimetral en campo de vuelos.

Los porcentajes así definidos se calculan, respectivamente, en base a los ratios de:

- Personal asignado a rondas perimetrales frente a personal total de seguridad.
- Superficie asignada a rondas perimetrales frente a superficie total de la Base Aérea.

Dichos porcentajes así definidos se resumen en la siguiente tabla:

	% Aplicación de costes personal (prs) (a)	% Superficie aplicable (srs)	% Aplicación conjunta (trs)
Albacete.	78,06	38,40	29,98
León.	69,42	77,89	54,07
Matacán.	69,42	81,94	56,88
Talavera.	69,42	69,25	48,07
Villanubla.	69,42	80,43	55,83
Zaragoza.	78,06	63,55	49,61

La aplicación conjunta de los dos porcentajes (trs) afecta únicamente al coste de personal de seguridad. El resto de costes de seguridad imputables, al corresponder a instalaciones y equipos en campo de vuelos, están afectados únicamente por el porcentaje de superficie aplicable a rondas perimetrales (srs).

En la tabla siguiente se definen resumen las variables que intervienen en los parámetros de reparto en cada una de las áreas de valoración definidas en el modelo, aplicables a los costes directos imputables del EA:

Elementos de coste por área de valoración	Variables implicadas	Parámetro de reparto
<i>Campo de vuelos</i>		
Mantenimiento de infraestructuras (pavimentación).	Tráfico civil (C) y militar (M).	F x C / (C + M)
	MTOW*.	
Resto de costes en campo de vuelos.	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)
<i>Servicio de tránsito aéreo de aeródromo</i>		
Personal controlador y mantenimiento de equipos.	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)

Elementos de coste por área de valoración	Variables implicadas	Parámetro de reparto
Mantenimiento infraestructura e instalaciones.	m <sup>2</sup> TWR.	(sc) x C / (C + M)
	m <sup>2</sup> Edif. Base.	
	Tráfico civil (C) y militar (M).	
Consumos, consumibles y otros consumos.	m <sup>2</sup> TWR.	(sc) x C / (C + M)
	m <sup>2</sup> Edif. Base.	
	Tráfico civil (C) y militar (M).	
Servicios de apoyo (excepto limpieza TWR).	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)
Expediente limpieza TWR.	m <sup>2</sup> TWR.	(sc) x C / (C + M)
	m <sup>2</sup> Edif. Base.	
	Tráfico civil (C) y militar (M).	
Inversiones en infraestructura, instalaciones y equipos.	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)
<i>Seguridad</i>		
Personal.	Personal rondas.	(trs) x C / (C + M)
	Personal seguridad.	
	m <sup>2</sup> rondas.	
	m <sup>2</sup> total Base.	
	Tráfico civil (C) y militar (M).	
Mantenimiento e inversiones.	m <sup>2</sup> rondas.	(srs) x C / (C + M)
	m <sup>2</sup> total Base.	
	Tráfico civil (C) y militar (M).	
Servicios comunes.	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)
Otros.	Tráfico civil (C) y militar (M).	C / (C + M)

(\*) Se aplica esta variable únicamente para los costes que se indican en el apartado 9.1, estableciéndose un factor corrector de tráfico aéreo.

En el caso de los costes de AENA, el parámetro de reparto utilizado para obtener sus costes imputados es el parámetro de reparto por tráfico que, al igual que en el caso del EA, estaría afectado por el factor corrector de tráfico por MTOW cuando se trate de actuaciones en zona pavimentada de campo de vuelos.

### APÉNDICE 1

Aeronaves	Carga por rueda (kg)	Factor corrector de tráfico
A400M-180.	11.162,50	0,37450
AEROSPATIALE AS 350 ECUREUIL.	1.068,75	0,03586
AEROSPATIALE AS 365 DAUPHIN2.	2.042,50	0,06853
AEROSPATIALE AS.332 -SUPER PUMA- y AS.532 -COUGAR.	3.705,00	0,12430
AEROSPATIALE ATR-42-300 320.	4.013,75	0,13466
AEROSPATIALE ATR-72.	5.415,00	0,18167

Aeronaves	Carga por rueda (kg)	Factor corrector de tráfico
AGUSTA A109.	1.425,00	0,04781
AGUSTAWESTLAND AW139.	3.040,00	0,10199
AIRBUS A300-600.	20.389,38	0,68406
AIRBUS A310.	18.643,75	0,62550
AIRBUS A319.	17.931,25	0,60159
AIRBUS A320.	18.762,50	0,62948
AIRBUS A321.	23.037,50	0,77291
AIRBUS A330-200/300.	28.737,50	0,96414
AIRBUS A350-900.	29.806,25	1,00000
ANTONOV AN-12.	14.487,50	0,48606
ANTONOV AN-124 RUSLAN.	19.237,50	0,64542
ANTONOV AN-26 30 32.	6.412,50	0,21514
ANTONOV AN-72 74.	8.193,75	0,27490
AVRO RJ-85 AVROLINER.	10.449,53	0,35058
BEECH RAYTHEON BEECHJET 400.	3.468,93	0,11638
BEECHCRAFT 1900 1900C AIRLINER.	1.788,38	0,06000
BEECHCRAFT 1900D AIRLINER.	1.843,95	0,06186
BEECHCRAFT C 90 -KING AIR.	2.079,08	0,06975
BEECHCRAFT SINGLE PISTON.	732,45	0,02457
BEECHCRAFT TWIN PISTON.	1.098,68	0,03686
BEECHCRAFT TWIN TURBOPROP.	2.079,08	0,06975
BELL 205.	2.263,38	0,07594
BELL 206.	958,55	0,03216
BELL 212.	1.352,33	0,04537
BELL 214.	3.770,55	0,12650
BELL 222&230.	1.809,75	0,06072
BELL 407.	1.185,13	0,03976
BELL 412.	2.563,58	0,08601
BELL 427.	1.368,00	0,04590
BELL 430.	2.004,50	0,06725
BOEING B717.	6.519,38	0,21873
BOEING B737-300.	14.920,46	0,50058
BOEING B737-400.	16.159,50	0,54215
BOEING B737-500.	14.381,81	0,48251
BOEING B737-700.	16.644,00	0,55841
BOEING B737-800.	18.764,88	0,62956
BOEING B737-900.	20.218,38	0,67833

Aeronaves	Carga por rueda (kg)	Factor corrector de tráfico
BOEING B747-400.	23.565,64	0,79063
BOEING B747-8.	26.581,95	0,89182
BOEING B747F100 200747SP FREIG.	18.852,45	0,63250
BOEING B757-200.	13.735,22	0,46082
BOEING B767-300.	18.852,75	0,63251
BOEING B777-200 200ER.	23.556,04	0,79031
BOEING B777-200F.	19.570,00	0,65657
BOEING B777-200LR.	27.510,42	0,92297
BOEING B777-300 ER.	4.973,49	0,16686
BOEING BBJ 737 MAX 8 PASSENGER.	18.420,50	0,61801
BOMBARDIER BD-700-1A10.	9.991,86	0,33523
BOMBARDIER CHALLENGER 300.	4.185,23	0,14041
BOMBARDIER CHALLENGER 350.	4.373,80	0,14674
BOMBARDIER CL-415.	10.126,53	0,33975
BOMBARDIER REGIONAL JET-1000.	9.889,50	0,33179
BRITISH AEROSPACE 146-300.	10.028,44	0,33645
CANADAIR CHALLENGER.	4.643,13	0,15578
CANADAIR CL-215 T.	9.372,23	0,31444
CANADAIR GLOBAL EXPRESS.	9.991,86	0,33523
CANADAIR REGIONAL JET 200.	5.698,81	0,19120
CANADAIR REGIONAL JET 900.	9.023,81	0,30275
CASA C-101 -AVIOJET.	2.660,00	0,08924
CASA C-212 -AVIOCAR.	2.850,00	0,09562
CASA C-295.	5.510,00	0,18486
CASA/NURTANIO CN-235.	3.800,00	0,12749
CESSNA (LIGHT AIRCRAFT).	667,85	0,02241
CESSNA 500 501 525 CITATION.	2.555,50	0,08574
CESSNA 510 MUSTANG CITATION.	1.866,75	0,06263
CESSNA 550 551 552 CITATION.	3.189,63	0,10701
CESSNA 560 XL XLS CITATION.	4.308,73	0,14456
CESSNA 650 CITATION.	2.370,25	0,07952
CESSNA 680 CITATION.	3.315,26	0,11123
CESSNA CITATION.	2.337,00	0,07841
CESSNA -CITATION V.	3.511,68	0,11782
CESSNA LIGH AIRCRAFT-TWIN PIST.	1.473,93	0,04945
CESSNA SINGLE PISTON.	883,50	0,02964
DASSAULT (B.M.)FALCON 10 20 10.	2.018,75	0,06773

Aeronaves	Carga por rueda (kg)	Factor corrector de tráfico
DASSAULT -FALCON 20.	2.945,00	0,09880
DASSAULT FALCON 2000 2000DX.	4.416,79	0,14818
DASSAULT FALCON 2000EX EASY LX.	4.546,23	0,15253
DASSAULT -FALCON 50.	4.276,90	0,14349
DASSAULT FALCON 7X.	7.433,28	0,24939
DASSAULT -FALCON 900.	4.902,00	0,16446
DASSAULT FALCON 900 B C DX EX.	5.201,25	0,17450
DIAMOND AIRCRAFT DA42 TWIN STA.	783,75	0,02629
ECLIPSE 500.	1.292,48	0,04336
EMBRAER 190.	11.946,25	0,40080
EMBRAER EMB-120 BRASILIA.	2.847,63	0,09554
EMBRAER EMB-500 PHENOM 100.	2.280,00	0,07649
EMBRAER EMB-505 PHENOM 300.	3.871,25	0,12988
EMBRAER ERJ-195, LEGACY 1000.	12.062,63	0,40470
EMBRAER LEGACY 500.	4.132,50	0,13865
EMBRAER RJ135 140 145.	5.225,00	0,17530
EMBRAER RJ135, LEGACY 600 650.	4.750,00	0,15936
ENAER T-35C - PILLÁN.	624,63	0,02096
EUROCOPTER (MBB) BO105.	1.187,50	0,03984
EUROCOPTER EC-120 COLIBRI.	855,00	0,02869
EUROCOPTER EC-130.	1.152,83	0,03868
EUROCOPTER EC145 EC145T2.	1.702,88	0,05713
EUROFIGHTER -TYPHOON.	10.830,00	0,36335
FAIRCHILD 728JET.	8.547,63	0,28677
FAIRCHILD DORNIER 228.	3.123,13	0,10478
FAIRCHILD DORNIER 328JET.	3.719,25	0,12478
FAIRCHILD METRO MERLIN EXPEDIT.	1.346,63	0,04518
FOKKER 100.	10.879,88	0,36502
GULFSTREAM AEROSP.G-1159 II II.	7.056,36	0,23674
GULFSTREAM AEROSPACE G-200.	3.819,00	0,12813
GULFSTREAM AEROSPACE G-280.	4.265,50	0,14311
GULFSTREAM AEROSPACE G650.	10.729,78	0,35998
GULFSTREAM AEROSPACE IV.	7.885,71	0,26457
GULFSTREAM AEROSPACE V 500 550.	9.587,88	0,32167
HAWKER 390 PREMIER 1 1A.	2.693,25	0,09036
HAWKER 4000.	4.255,29	0,14276
HAWKER 750 800 800XP 800SP 850XP 900 900XP.	3.016,49	0,10120

Aeronaves	Carga por rueda (kg)	Factor corrector de tráfico
HONDA HA-420 HONDAJET.	2.305,65	0,07735
LEARJET.	1.669,63	0,05602
LEARJET 40 45 / 70 75.	2.316,10	0,07771
LOCKHEED C-130 -HERCULES.	16.625,00	0,55777
LOCKHEED P-3 -ORION.	14.962,50	0,50199
MCDONNELL DOUGLAS F-18 -HORNET.	12.065,00	0,40478
MCDONNELL DOUGLAS MD82.	16.102,50	0,54024
MCDONNELL DOUGLAS MD83.	17.242,50	0,57849
MITSUBISHI MU2.	2.493,75	0,08367
NORTHROP F-5M -FREEDOM FIGHTER.	4.617,00	0,15490
PARTENAVIA P.68.	945,25	0,03171
PIAGGIO AVANTI P180.	2.489,00	0,08351
PILATUS PC-12.	2.137,50	0,07171
PILATUS PC-24.	1.971,25	0,06614
PILATUS PC-6 TURBO PORTER.	1.330,00	0,04462
PIPER (LIGHT AIRCRAFT TWIN PISTON).	1.360,40	0,04564
PIPER (LIGHT AIRCRAFT -TWIN TU).	2.059,13	0,06908
PIPER (LIGHT AIRCRAFT-SINGLE PISTON).	624,63	0,02096
RAYTHEON PREMIER 1.	2.693,25	0,09036
SAAB SF 340A 340B.	3.124,31	0,10482
SIKORSKY S-76.	2.154,60	0,07229
SOCATA TBM-700.	1.417,40	0,04755
UAV SEARCHER MK III J.	138,07	0,00463

## APÉNDICE 2

Inversiones del EA en proceso de amortización:

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2010	Albacete.	Balizamiento y pavimentación de márgenes.	6.130.905	6,67	408.727	2024
2009	Albacete.	Reforma de la central eléctrica.	869.414	6,67	57.961	2023
2008	Matacán.	Sustitución de la línea del ILS.	59.999	6,67	4.000	2022
2009	Matacán.	Reparaciones en central eléctrica.	233.831	6,67	15.589	2023
2009	Matacán.	Reparación de reguladores eléctricos.	12.838	6,67	856	2023
2008	Badajoz.	Actuaciones en el sistema y central eléctrica.	8.000	6,67	533	2022
2009	Badajoz.	Actuaciones diversas en TWR.	1.000.000	4,00	40.000	2033
2007	Matacán.	Reparación del vallado perimetral.	37.671	5,00	1.884	2026
2009	Matacán.	Reparación vallado perimetral.	55.095	5,00	2.755	2028

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2009	Matacán.	Asfaltado camino perimetral.	9.500	5,00	475	2028
2007	Badajoz.	Vallado perimetral.	39.373	5,00	1.969	2026
2007	Matacán.	Vallado perimetral.	92.766	5,00	4.638	2026
2006	Matacán.	Otras actuaciones de seguridad.	113.452	5,00	5.673	2025
2006	Albacete.	Modificación vallado perimetral fase I.	260.547	5,00	13.027	2025
2006	Albacete.	Modificación vallado perimetral fase II.	196.543	5,00	9.827	2025
2006	Albacete.	Sustitución vallado de seguridad.	40.714	5,00	2.036	2025
2008	Albacete.	Reparación vallado de seguridad por arrastre pluvial.	5.117	5,00	256	2027
2006	Albacete.	Mejora y modernización de instalaciones de seguridad.	238.934	5,00	11.947	2025
2007	Matacán.	Señalización camino perimetral.	6.843	5,00	342	2026
2011	Albacete.	Adecuación pavimento de la pista de vuelo.	2.357.450	4,00	94.298	2035
2011	Albacete.	Renovación del ILS.	480.000	8,33	40.000	2022
2011	Albacete.	Renovación VOR.	193.715	8,33	16.143	2022
2011	Albacete.	Desmontaje y retirada de parte del vallado perimetral de separación base-terminal civil.	767	5,00	38	2030
2011	Albacete.	Sistema recepción alarmas perimetrales.	27.500	6,67	1.833	2025
2011	Matacán.	reparación vallado perimetral.	18.415	5,00	921	2030
2011	Matacán.	Instalación línea iluminación vallado perimetral.	20.984	5,00	1.049	2030
2011	Badajoz.	Reforma del edificio del parque contra-incendios.	150.000	5,00	7.500	2030
2011	Badajoz.	Construcción de balsa para prácticas contra-incendios.	84.097	5,00	4.205	2030
2006	Zaragoza.	Adecuación de pistas y/o calles de rodaje.	2.650.000	4,00	106.000	2030
2007	Villanubla.	Sustitución cristales en fanal.	1.032	4,00	41	2031
2008	Villanubla.	Sustitución cristales en fanal.	1.444	4,00	58	2032
2009	Villanubla.	Impermeabilización de cubierta en TWR.	3.248	4,00	130	2033
2007	Zaragoza.	Vallado perimetral.	225.000	5,00	11.250	2026
2006	Zaragoza.	Otras actuaciones de seguridad.	13.462	5,00	673	2025
2016	Zaragoza.	Reposición de pavimento y sistema de anclaje de cable de barrera en cabecera 30L.	19.310	14,29	2.759	2022
2016	Zaragoza.	Obra de reparación de balizamiento zona sur.	300.852	6,67	20.057	2030
2016	Zaragoza.	Obra para canalización de nuevo tramo de balizamiento en zona sur.	29.948	6,67	1.997	2030
2016	Zaragoza.	Reparación de pavimento en pista 30L-12R.	53.656	14,29	7.665	2022
2016	Zaragoza.	Pintado de las líneas del eje de la pista 30L-12R.	5.395	8,33	450	2027
2016	Zaragoza.	Pintado de pista 30R.	28.229	8,33	2.352	2027
2016	Zaragoza.	Instalación de doble vallado de seguridad en perímetro exterior y reparación del existente.	60.000	5,00	3.000	2035
2016	Albacete.	Depósito de combustibles de grupo electrógeno TWR y emisores.	5.524	12,50	690	2023
2019	Badajoz.	Reparación galería de saneamiento bajo pista y calles de rodaje.	163.350	5,00	8.168	2038
2019	Badajoz.	Reparación de calles de rodaje (C-1 y C-6) y plataforma.	329.928	20,00	65.986	2023

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2019	Badajoz.	Suministro de MB100.12N reset kit.	123.800	6.67	8.253	2033
2019	Villanubla.	Remodelación Torre de Control.	578.512	4.00	23.140	2043
2019	Zaragoza.	Reparación de plataforma y losas en pista 12R-30L.	127.987	20.00	25.597	2023
2019	Zaragoza.	Obra de pintado y señalización de pistas.	45.000	8.33	3.750	2030
2019	León.	Remodelación Torre de Control.	615.764	4.00	24.631	2043
2020	Matacán.	Nuevo Software de Gestión para los simuladores de Torre.	13.915	20,00	2.783	2024
2021	Badajoz.	Reparación de calle de rodaje C-4.	73.810	20,00	14.762	2025

Inversiones de AENA en proceso de amortización y previstas:

– Inversiones de uso común:

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2008	León.	Ampliación de pista.	35.190.973	4,00	1.407.639	2032
2005	León.	Ampliación pista de vuelo y plataforma.	8.065.377	4,00	322.615	2029
2006	Zaragoza.	Ampliación márgenes en rodaduras e instalación de barreras antichorro (descontado 7% del expediente barreras antichorro de uso exclusivo civil).	3.166.343	4,00	126.654	2030
2009	Albacete.	Actuaciones varias en el área terminal.	1.332.238	4,00	53.290	2033
2006	Albacete.	Actuaciones adicionales en el área terminal.	857.401	4,00	34.296	2030
2010	León.	Mejora del drenaje y viales de servicio.	729.615	5,00	36.481	2029
2004	Albacete.	Actuaciones en campo de vuelos.	339.140	5,00	16.957	2023
2004	Villanubla.	Adecuación pista.	181.501	4,00	7.260	2028
2007	Matacán.	Adecuación canalizaciones.	144.902	5,00	7.245	2026
2010	Zaragoza.	Desplazamiento PAPI cabecera 30R.	142.509	6,67	9.501	2024
2011	Villanubla.	Adecuación de RESA ambas cabeceras y pavimentación franja próxima a pista.	1.841.003	4,00	73.640	2035
2011	Albacete.	Diversas actuaciones en campo de vuelos.	445.644	5,00	22.282	2030
2011	Villanubla.	Actualización del pedestal de la estación radar.	141.529	8,33	11.794	2022
2011	Villanubla.	Diversas mejoras en infraestructura.	13.731	8,33	1.144	2022
2011	León.	Liquidaciones ampliación pista.	2.754.466	4,55	125.203	2032
2013	Matacán.	Señalización horizontal y vertical aeropuerto de Salamanca.	24.908	8,33	2.076	2024
2013	Villanubla.	Dotación de luces aeronáuticas tipo LED en barras de parada.	25.428	8,33	2.119	2024
2015	Villanubla.	Mejoras en la zona de prácticas contra incendios.	7.995	14,29	1.142	2021
2015	Zaragoza.	Cuatro reguladores DIAM400 10KVA.	24.769	6,67	1.651	2029
2016	Villanubla.	Liquidación obra adecuación RESA ambas cabeceras y pavimentación franja próxima a pista.	28.439	4,00	1.138	2036
2016	Zaragoza.	Actuaciones puesta CAT II/III.	3.074.804	6,67	204.987	2030
2016	Villanubla.	Actuaciones en pavimentos.	1.763.753	5,00	88.188	2035
2017	Zaragoza.	Adquisición regulador DIAM4000 15 KVA AUGIER.	6.419	6,67	428	2031

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2017	Villanubla.	Recrecido de pista.	5.169.882	14,29	738.555	2023
2018	Matacán.	Suministro ILS/DME CAT I pista 21.	1.280.528	8,33	106.711	2029
2018	Albacete.	SEO nuevo sistema grabación/reproducción TWR.	45.541	25,00	11.385	2021
2019	Matacán.	Liquidación suministro ILS/DME CAT I pista 21.	125.271	9,09	11.388	2029
2019	Matacán.	Adecuación de pista y calles de rodaje.	3.544.156	14,29	506.308	2025
2020	Zaragoza.	Saneamiento calles de rodaje TA, A2, A3, A4 Y A5.	2.986.013	5,00	149.301	2039
2022	Badajoz.	Balsa de prácticas contra incendios.	145.000	14,29	20.714	2028
2022	Zaragoza.	Adquisición de barredora.	350.000	8,33	29.167	2033
2023	León.	Adecuación del drenaje.	198.000	5,00	9.900	2042
2022	Matacán.	Regeneración superficial calle de rodaje T.	1.545.498	14,29	220.785	2028
2022	Zaragoza.	Reparación tramo de pista 12L-30R.	956.335	5,00	47.817	2041
2023	Zaragoza.	Suministro con instalación de un sistema de parada de emergencia en pista 30L.	2.375.000	6,67	158.333	2037
2024	Zaragoza.	Adecuación pista 12R-30L y calles de rodaje asociadas.	15.264.852	4,00	610.594	2048

– Inversiones de uso exclusivo militar:

Fecha fin obra	Centro	Título	Importe (€)	Amortización anual (%)	Amortización anual (€)	Fecha fin amortización
2007	Matacán.	Balsa contraincendios.	42.900	5,00	2.145	2026
2009	Matacán.	Halconera.	12.490	5,00	625	2028
2011	Zaragoza.	Suministro con instalación de barreras de frenado.	4.383.151	6,67	292.210	2025
2016	Zaragoza.	Actuaciones para puesta en CAT II/III (*).	341.284	6,67	22.752	2030