

**ACUERDO POR EL QUE SE DA CONTESTACIÓN A LA CONSULTA FORMULADA POR AENA SME, S.A. SOBRE DETERMINADOS ASPECTOS DE SU PROPUESTA TARIFARIA PARA 2018**

**CNS/DTSP/520/17**

**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**Presidenta**

D<sup>a</sup>. María Fernández Pérez

**Consejeros**

D<sup>a</sup>. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

D. Benigno Valdés Díaz

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

**Secretario de la Sala**

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo.

En Madrid, a 11 de julio de 2017

Vista la consulta formulada por AENA SME, S.A. sobre determinados aspectos de su propuesta tarifaria para 2018, la **SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA** acuerda lo siguiente:

**I. Antecedentes**

**Único.- Escrito de Aena SME, S.A.**

El 6 de julio de 2017 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) un escrito de Aena SME, S.A. (en adelante, Aena), en virtud del cual plantea ante la CNMC una consulta en relación con determinadas cuestiones sobre la fijación de determinadas prestaciones públicas para 2018, en concreto la tarifa de estacionamiento.

Aena señala que en las reuniones celebradas hasta el momento en el marco del proceso de consultas para la fijación de las tarifas de Aena para 2018 se ha discutido específicamente la evolución de la tarifa de estacionamiento. Se trata de una tarifa que, al inicio del período regulado en el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA), se encontraba en una acusada situación de déficit, con los ingresos muy por debajo de los costes de prestación del servicio (concretamente, en el año 2016 los ingresos previstos sólo alcanzaban el 35,7% de los costes previstos).

Esta situación ha dado lugar a que en el planteamiento tarifario expuesto en el proceso de consultas, de conformidad con la metodología propuesta por la CNMC, se prevea un progresivo incremento de la tarifa de estacionamiento, del 5,42 % anual, con la intención de ir acercando paulatinamente los ingresos de esa tarifa a sus costes, pero evitando un acelerado incremento de la misma que pudiera ocasionar distorsiones en perjuicio tanto de la aviación general como de la comercial.

Según expone en su escrito, a juicio de Aena, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, Ley 18/2014), no impone la obligación de que los ingresos de cada una de las tarifas se ajusten a los costes de los servicios en un determinado período, ni tampoco puede deducirse esta obligación de la normativa comunitaria aplicable. La Ley 18/2014 atribuye al gestor aeroportuario el derecho a que las tarifas del ejercicio 2018, teniendo en cuenta el tráfico previsto en el DORA, representen un ingreso igual al ingreso máximo anual por pasajero (en adelante IMAP) previsto en este documento (artículo 32.3 último párrafo interpretado a la luz de la Disposición transitoria 5ª de la Ley 18/2014). Por otro lado, y dejando al margen el posible efecto de las bonificaciones por razones de interés público, para cualquier tarifa los ingresos esperados no pueden ser superiores a los costes estimados de los servicios que remuneran (artículo 32.4 de la Ley 18/2014).

Ahora bien, a juicio de Aena, lo anterior no supone que ese ajuste, teniendo en cuenta la situación de partida de cada tarifa, deba producirse en un plazo determinado (por ejemplo, durante el primer DORA). Pueden existir razones objetivas que aconsejen otro ritmo de ajuste, como en este caso la distorsión entre los usuarios que podría ocasionar un ajuste durante el período del primer DORA del ingreso previsto de la tarifa de estacionamiento, lo que supondría incrementarla en más de un 30% anual en lugar del 5,42% propuesto, en un contexto general de bajada de tarifas del 2,2 % anual. (En el caso de que se plantease el ajuste en el primer año del quinquenio 2017-2021, supondría un incremento del 209,9%).

No obstante, alguna de las aerolíneas ha manifestado en el proceso de consultas que la subida paulatina de la tarifa de estacionamiento sería discriminatoria. Aena no comparte ese planteamiento, en la medida en que existen razones objetivas para la senda de crecimiento propuesta (la recuperación progresiva desde una situación de acusado déficit de esa tarifa que minimice las distorsiones del ajuste) y esa senda no pretende beneficiar o perjudicar a un determinado usuario.

Dados estos hechos, Aena formula a la CNMC la siguiente consulta:

*«Teniendo en cuenta la función de supervisión del proceso de consultas que legalmente corresponde a la CNMC, su específica función de control de la aplicación no discriminatoria de las tarifas y su implicación en dicho*

*proceso (artículo 37 y 38 de la Ley 18/2014), nos dirigimos a la Comisión para que nos confirme, si ese es su criterio, que no existe una obligación legal de que los ingresos previstos para cada prestación patrimonial de carácter público percibida por el gestor aeroportuario cubran los costes previstos en un determinado plazo, así como que una senda progresiva de ajuste como la planteada para la tarifa de estacionamiento no resulta discriminatoria, en particular, los cálculos que determinan una subida del 5,42% en el año 2018(...).».*

## **II. Habilitación competencial**

De conformidad con el artículo 10 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, Ley CNMC), esta Comisión ejercerá las funciones de supervisión y el control en materia de tarifas aeroportuarias que se describen en sus apartados 1 a 7.

Asimismo, el artículo 5.2 de la Ley CNMC, en relación con el apartado 3, señala que esta Comisión actuará como órgano consultivo sobre cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos.

En consecuencia con lo indicado, la CNMC es el organismo competente, en cuanto autoridad consultiva, para responder a la consulta formulada por Aena, al circunscribirse la misma al ámbito interpretativo y de aplicación del artículo 32.4 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, Ley 18/2014), ámbito sobre el que esta Comisión despliega sus funciones en el sector aeroportuario informando el DORA, supervisando el procedimiento de transparencia y consulta y la actualización anual de las tarifas aeroportuarias de Aena, y velando, entre otros, por la aplicación no discriminatoria de las mismas, de acuerdo con los apartados 1 a 4 de la Ley 18/2014.

Atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la Ley CNMC y los artículos 8.2.j) y 14.1.b) Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado mediante Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, el órgano decisorio competente para conocer este asunto es la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

## **III. Contexto de la consulta**

### **III.1 La regulación económica de las tarifas de Aena**

La Ley 18/2014 establece la regulación económica de la red de aeropuertos de Aena a través de la aprobación quinquenal del denominado Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). A tal efecto, el primer DORA, aprobado por el Consejo de Ministros el día 27 de enero de 2017, establece un marco estable de evolución de las tarifas aeroportuarias de Aena para el período 2017-2021

destinado a asegurar la suficiencia de los ingresos sobre la base del cálculo de unos costes eficientes de prestación de los servicios aeroportuarios. Para ello, fija un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) que, de forma prospectiva para el conjunto del periodo, debe permitir cubrir los costes previstos de Aena. El riesgo derivado de las previsiones de tráfico así como de las desviaciones de costes, salvo excepciones tasadas, no se pueden trasladar a las tarifas aeroportuarias, asumiéndolas el gestor aeroportuario.

Este primer DORA fija una senda de reducción de los ingresos por pasajero obtenidos de los servicios tarifarios básicos de un -2,22% anual. Siendo el valor inicial del periodo el IMAP establecido para el año 2016 de 10,90 euros. Para los ejercicios 2017 y 2018 el DORA fija un IMAP de 10,66 y 10,42 euros respectivamente.

Si bien se prevé que anualmente se realice un ajuste en las tarifas relacionado con el cumplimiento del IMAP establecido, los estándares de calidad de los servicios o las penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones consideradas estratégicas, la disposición transitoria quinta de la Ley 18/2014 dispone que las tarifas aeroportuarias de los dos primeros ejercicios de aplicación del DORA (2017 y 2018) serán fijadas para cada año inmediato anterior a su aplicación, ajustadas únicamente al IMAP, ya que los posibles ajustes a realizar al mismo por estos conceptos serán aplicados con dos ejercicios de carencia.

Sin embargo, en cuanto a la forma de realizar dicho ajuste para 2018, de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 32.4 de la Ley 18/2014, en relación con la disposición transitoria quinta, resulta que la actualización de cada una de las tarifas aeroportuarias se realizará aplicando a cada tarifa aplicada el año anterior el porcentaje que resulte de la variación del ingreso máximo anual por pasajero previsto para el ejercicio  $t$  con respecto al IMAP del año precedente ( $t-1$ ).

Así, las tarifas por prestación aplicadas por Aena en el año 2017 (primer año de aplicación del DORA) recogieron una reducción porcentual lineal del -2,22% respecto a las tarifas de 2016.

Sin embargo, conforme al párrafo segundo del artículo 32.4, si la aplicación de dicho porcentaje a cualquiera de las tarifas aeroportuarias supusiera que los ingresos esperados ajustados a recuperar por cada tarifa fueran superiores a los costes estimados de los servicios que remunera, la tarifa se incrementará sólo en el porcentaje que permita cubrir tales costes. Los ingresos esperados ajustados dejados de percibir como consecuencia de esta limitación se recuperarán incrementando de forma lineal el porcentaje de revisión de las demás tarifas a que se refiere el párrafo primero de este apartado con el límite de recuperación de los costes estimados.

La Ley 18/2014 no menciona expresamente el mecanismo de ajuste por prestación a realizar en un contexto, como el actual, de reducción tarifaria ni tampoco señala un plazo en que deba darse por completado dicho ajuste.

### **III.2 Consideraciones generales sobre la aplicación del principio de no discriminación**

La Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias (en adelante, Directiva de Tasas Aeroportuarias), consagra en su artículo 3 un principio de no discriminación entre los distintos usuarios de los aeropuertos, interpretado de conformidad con el derecho comunitario. Dicho principio, añade el artículo, no obstará para la posible modulación de las tasas aeroportuarias por motivos de interés público y general siempre que los criterios aplicados sean pertinentes, objetivos y transparentes.

Esta misma obligación es consagrada por la Ley 18/2014 que en su artículo 38 prohíbe la aplicación discriminatoria de las tarifas aeroportuarias, encomendando la supervisión de esta obligación a la CNMC.

Con carácter general, se entiende por discriminación la aplicación de condiciones desiguales a circunstancias semejantes que carezcan de justificación objetiva y razonable. Esta aplicación de condiciones desiguales puede referirse tanto a precios como a otras condiciones de prestación del servicio o al hecho de no prestar a unos un servicio que sí se presta a otros y especialmente a sí mismo. Por tanto, no se considera discriminación la aplicación de condiciones desiguales a circunstancias que no son semejantes.

En la medida en que dicho principio se ha recogido en la legislación sectorial, esta misma lógica debe informar la interpretación de la misma. Así, en el caso que nos ocupa, la propuesta de Aena no plantea la aplicación de distintas tasas a distintos tipos de usuarios por la prestación de idéntico servicio, por lo que no se está afectando al principio de no discriminación tal y como se recoge en la Ley 18/2014 y en la Directiva de Tasas Aeroportuarias. Sólo en el caso en que se estuviesen aplicando condiciones desiguales para prestaciones equivalentes sería necesario entrar a valorar, tanto el distinto impacto que pueda tener la reducción tarifaria propuesta en los distintos tipos de usuarios aeroportuarios, como su consideración como desventaja competitiva y las posibles justificaciones de la misma.

Este mismo planteamiento ha seguido la CNMC en su valoración de la propuesta tarifaria de Aena en sus resoluciones relativas a las modificaciones tarifarias correspondientes a los ejercicios 2015 y 2016<sup>1</sup> respectivamente, en

---

<sup>1</sup> Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta (INF/DTSP/002/14 y Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación

las cuales ya indicó, en relación al carácter no discriminatorio de la propuesta tarifaria, que las prestaciones patrimoniales establecidas, al ser de aplicación a todas las compañías aéreas, sin distinción por tipo de usuario, sino únicamente por el grupo tarifario de aeropuerto en el que se prestan los distintos servicios, no podían calificarse de discriminatorias.

Por otra parte, cabe añadir que, la única diferencia con respecto a procesos tarifarios de ejercicios anteriores radica en la aplicación no lineal de la reducción tarifaria a todos los servicios. En este sentido, el distinto impacto medio que puede tener esta aplicación no lineal en la variación tarifaria individual de cada usuario no es consecuencia en ningún caso de un tratamiento desigual entre los mismos sino que se produce a consecuencia del diferente uso que realizan de los servicios aeroportuarios básicos que a su vez está relacionado con su propio modelo de negocio.

#### **IV. Contestación a la consulta**

En los apartados siguientes se responde a las dos cuestiones principales planteadas por Aena:

##### **IV.1 Respecto a si existe una obligación legal de que los ingresos previstos para cada prestación patrimonial de carácter público percibida por el gestor aeroportuarios cubran los costes previstos en un determinado plazo.**

En relación con la cuestión que se plantea cabe indicar, en primer lugar, que la Ley 18/2014 no obliga a ajustar los ingresos y los costes de cada prestación patrimonial en un plazo determinado.

Por una parte, porque la regulación económica consagrada en el DORA se limita a lograr un equilibrio a valor actual entre todos los ingresos estimados por los servicios aeroportuarios básicos y todos los costes estimados por los mismos en cada periodo quinquenal, a través de la determinación de la X, que es el porcentaje de variación del IMAP para cada año del periodo, que se fija de forma prospectiva.

Sin embargo, en lo que se refiere a cada tarifa aeroportuaría en concreto, la Ley no impone una obligación de orientación a costes de cada una de ellas. Lo que sí se exige es un procedimiento de transparencia y consulta conforme al cual el gestor aeroportuario debe dotar de transparencia a los elementos de los costes que definen el nivel de sus tarifas. En último extremo, en caso de desacuerdo con las propuestas de actualización tarifaria anual, la Ley establece la posibilidad de recurrir a una autoridad independiente que deberá velar por la aplicación no discriminatoria de las mismas.

---

tarifaria de Aena, S.A., para 2016 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consultas (STP/DTSP/004/15).

Únicamente, el artículo 32.4 de la Ley 18/2014 obliga, en un contexto de subida tarifaria, a que cuando se realice el ajuste las tarifas se incrementen sólo en el porcentaje que permita cubrir los costes estimados de los servicios que se remuneran, y que los ingresos esperados ajustados dejados de percibir como consecuencia de esta limitación se recuperen incrementando de forma lineal el porcentaje de revisión de las demás tarifas con el límite de recuperación de los costes estimados. Si bien la Ley no contempla un escenario de bajada tarifaria, cabe deducir que el mismo principio debe aplicarse por analogía, y que el mecanismo de ajuste debe tender a que, con los ingresos estimados por cada servicio aeroportuario, puedan llegar a recuperarse los costes del mismo. Esta cuestión ha sido puesta de manifiesto por esta Sala en procedimientos de consulta de ejercicios anteriores.

La Ley no establece la obligación de llegar al equilibrio entre los ingresos y costes de las prestaciones, ni durante el primer DORA ni a partir del segundo DORA y por lo tanto no fija plazo para ello.

De conformidad con el artículo 3.1 del Código Civil, que es de aplicación supletoria en nuestro ordenamiento en las materias regidas por otras leyes, las normas se interpretarán según el sentido propio de las palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos, y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquellas.

En este sentido, es destacable que la Ley 18/2014 tiene por finalidad definir un marco de regulación económica que dote de estabilidad y de predictibilidad al sector a largo plazo de forma que puedan beneficiarse tanto las actividades del gestor aeroportuario como los usuarios de los servicios aeroportuarios básicos.

Pues bien, no existiendo en la Ley un plazo determinado para llegar a la recuperación de todos los costes generados por cada prestación patrimonial pública mediante el procedimiento de ajuste, esta Sala considera que Aena deberá asegurar que la elección de plazo para realizar el ajuste previsto respete el principio de proporcionalidad y no constituya un elemento distorsionador del mercado.

#### **IV.2 Respecto a si una senda progresiva de ajuste como la planteada para la tarifa de estacionamiento resulta discriminatoria.**

Según se ha expuesto en el apartado III.2 sólo en el caso en que se estuviesen aplicando condiciones desiguales para prestaciones equivalentes sería necesario entrar a valorar si las mismas pueden no estar justificadas o constituir una desventaja competitiva para alguno de los usuarios. En cualquier caso, y con independencia de que la anterior premisa no se cumple en la propuesta tarifaria planteada por Aena, a continuación se analizará la idoneidad de este ajuste progresivo de la tarifa de estacionamiento frente a otras opciones de ajuste más agresivas.

En primer lugar cabe destacar que en todas las tarifas, no sólo en la de estacionamiento, debido a los desequilibrios que presentan al inicio del DORA se ha planteado un ajuste progresivo. Por tanto, no se trata aquí de analizar si una senda progresiva de ajuste está o no justificada y resulta o no discriminatoria, ya que esta cuestión no ha sido planteada por ninguna compañía aérea durante el procedimiento de consultas ni incorporada por Aena en su consulta.

Por otra parte, ni la normativa nacional ni la comunitaria establecen un plazo determinado de ajuste, por lo que el planteamiento de que el ajuste se produzca en el primer DORA o en el segundo DORA resulta conforme a la misma. Se trataría por tanto de valorar si una velocidad de ajuste más moderada en el caso del estacionamiento resulta justificada y proporcional generando menos distorsiones en el mercado.

Teniendo en cuenta lo anterior, existen dos alternativas a valorar, por un lado plantear una variación tarifaria con el objetivo de que los ingresos cubran los costes de todas las prestaciones al final del primer DORA (Alternativa 1) y por otro, la propuesta realizada por Aena durante el procedimiento de consultas que plantea que el ajuste de la prestación de estacionamiento se pueda realizar en posteriores documentos de regulación aeroportuaria modulando el incremento de la misma (Alternativa 2).

A continuación se muestran las estimaciones de las variaciones tarifarias de cada prestación durante el DORA con las dos alternativas.

**Tabla 1. Variaciones tarifarias con alternativas propuestas**

	Alternativa 1					Alternativa 2				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Aterrizaje</b>	-2,2%	-0,8%	-0,8%	-0,8%	-0,6%	-2,2%	-0,5%	0,0%	0,1%	-0,1%
<b>Servicio Tránsito</b>	-2,2%	-2,2%	-2,2%	-2,2%	-2,2%	-2,2%	-2,0%	-1,4%	-1,3%	-1,4%
<b>Meteorología</b>	-2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	-2,2%	2,8%	2,9%	2,9%	2,9%
<b>Seguridad</b>	-2,2%	-4,5%	-4,5%	-4,6%	-4,5%	-2,2%	-3,7%	-4,1%	-3,9%	-4,0%
<b>Estacionamiento</b>	-2,2%	30,8%	30,8%	30,8%	30,8%	-2,2%	5,4%	5,4%	5,9%	5,8%
<b>Pasajeros</b>	-2,2%	-3,1%	-3,6%	-4,1%	-5,1%	-2,2%	-2,9%	-3,3%	-3,6%	-3,6%
<b>Servicios de PMR</b>	-2,2%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%	-2,2%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%
<b>Pasarelas</b>	-2,2%	-8,9%	-8,9%	-9,0%	-8,9%	-2,2%	-7,9%	-8,4%	-8,4%	-8,8%
<b>Handling</b>	-2,2%	5,1%	5,1%	5,1%	5,1%	-2,2%	5,4%	6,0%	5,9%	5,8%
<b>Catering</b>	-2,2%	-2,4%	-2,4%	-2,4%	-2,4%	-2,2%	-2,1%	-1,6%	-1,6%	-1,6%
<b>Combustibles</b>	-2,2%	-4,1%	-4,1%	-4,1%	-4,1%	-2,2%	-3,8%	-3,4%	-3,4%	-3,4%
<b>Variación total</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-2,2%</b>

Fuente. Aena

Como se puede apreciar en la tabla anterior, con las estimaciones actuales, finalizar el DORA planteando una trayectoria de equilibrio de ingresos y costes de todas las prestaciones supondría que la tarifa de estacionamiento debería incrementarse en más de un 30% anual.

No existen análisis cuantitativos del impacto de las variaciones de precio (elasticidades) en la demanda de los distintos servicios que presta Aena. Sin embargo, se puede considerar que un incremento anual del 30% en cualquier sector de la economía, por muy inelástico que sea el demandante del servicio, supondrá una reducción de la cantidad demanda.

Es decir, que en tanto en cuanto no se demandará la misma cantidad de horas de estacionamiento por los clientes actuales, el incremento del 30% en la tarifa de estacionamiento no permitiría cubrir los costes del servicio puesto que el ingreso, al reducirse la cantidad demanda, disminuirá.

En el corto plazo es previsible que esta reducción en la demanda del servicio de estacionamiento resulte limitada debido a la dificultad por parte de los usuarios de cambiar la operativa. Sin embargo, ante un incremento previsible y consolidado, puesto que en cada ejercicio del DORA la tarifa de estacionamiento sería un 30% superior al del ejercicio anterior, los usuarios afectados, en función de su elasticidad al precio, reducirían la demanda del servicio.

En este sentido, y sin disponer de los análisis de elasticidad comentados, se ha constatado como cambios en los precios afectan en el corto y medio plazo a la demanda de los servicios aeroportuarios. Así como se ha indicado en otras ocasiones por esta Comisión, el efecto del elevado incremento tarifario de 2010 supuso que Ryanair redujera en aquel momento su capacidad y que Easyjet comunicara el cierre de su base en el aeropuerto de Madrid.

A continuación, y con los datos de cierre de facturación de 2016, se analizará el impacto en los distintos tipos de usuario y modelos de negocio de un incremento elevado (30% anual) en la tarifa de estacionamiento.

En la siguiente tabla se muestra la utilización por segmento de cliente de las prestaciones patrimoniales totales y en particular la de estacionamiento:

**Tabla 2. Porcentajes de facturación por segmento de cliente del estacionamiento y del total de prestaciones (2016)**

	Estacionamiento / Total Prestaciones Utilizadas	Total Prestaciones Utilizadas / Total Facturado AENA	Estacionamiento / Total Facturado AENA Estacionamiento
<b>Aviación Comercial</b>	1,2%	96,5%	91,5%
Bajo Coste	0,8%	46,0%	28,4%
Cargueros	30,6%	0,5%	11,9%
Otras Aviación Comercial	10,0%	1,8%	14,0%
Regional	2,8%	3,0%	6,3%
Tradicional	0,9%	45,2%	30,9%
<b>Aviación General</b>	29,0%	0,4%	8,5%

Fuente. Elaboración propia a partir de la información suministrada por Aena.

Del cuadro anterior destaca, en primer lugar, el porcentaje que sobre el total de la facturación de cada grupo de agentes representa el estacionamiento. Así, a nivel agregado, existen diferencias importantes entre la Aviación Comercial (1,2%) y la Aviación General (29%).

La importancia del servicio de estacionamiento para el sector de la Aviación General se muestra más claramente aún si se observa el porcentaje que la facturación por estacionamiento de la Aviación General representa sobre el total que se factura por estacionamiento (8,5%), y lo que representa la facturación del total de los servicios utilizados por la Aviación General respecto al total facturado por Aena (0,4%). Por tanto se trataría de un sector claramente afectado por un incremento tarifario elevado.

Asimismo, dentro de los agentes incluidos en el segmento de Aviación Comercial, existen diferencias en el impacto de incrementos en la prestación de estacionamiento. Así, los grupos de *Cargueros*, *Otras Aviación Comercial* y *Regional* contribuyen, como en el caso de la Aviación General, más en proporción en los ingresos de la prestación de estacionamiento (11,9%, 14,0% y 6,4% respectivamente), que sobre el total de las prestaciones (0,5%, 1,8% y 3,0%).

El conjunto de estos agentes afectados (Aviación General, Cargueros, Otras de Aviación Comercial y Regional) suponen un 40,7% del total de la facturación por estacionamiento. Por tanto, cabe concluir que un incremento elevado en la prestación de estacionamiento impactará de manera significativa en sus modelos de negocio.

Analizando el efecto de las alternativas contempladas, y en las que la principal diferencia es la variación en la tarifa de estacionamiento, resulta interesante comparar lo que supone actualmente la tarifa de estacionamiento en el total de servicios que se demandan a Aena y lo que previsiblemente supondría en cada una de las alternativas.

**Tabla 3. Porcentaje de facturación por segmento de cliente del estacionamiento respecto al total de prestaciones**

	2016	2021	
	Cierre	Alternativa 1 (Estacionamiento 30%)	Alternativa 2 (Estacionamiento 5,4%)
<b>Aviación Comercial</b>	1,2%	4,0%	1,7%
Bajo Coste	0,8%	2,7%	1,1%
Cargueros	30,6%	58,0%	36,5%
Otras Aviación Comercial	10,0%	26,8%	13,2%
Regional	2,8%	8,7%	3,8%
Tradicional	0,9%	2,9%	1,2%
<b>Aviación General</b>	29,0%	57,6%	36,2%

Fuente. Elaboración propia a partir de la información suministrada por Aena.

En la Alternativa 1, con un incremento de la tarifa de estacionamiento de más de un 30% anual, la Aviación General y el segmento de *Cargueros*, serían los

agentes más afectados, ya que el estacionamiento supondría más del 50% del total de lo que les factura Aena al final del DORA. Por tanto, teniendo en cuenta el peso relativo de este servicio sobre el total de sus costes por servicios aeroportuarios, se podría inferir que la cantidad demanda del servicio se vería afectada en el medio plazo generando a su vez un impacto en los modelos de negocio mencionados.

La consecuencia de no obtener el ingreso previsto para una prestación en concreto, repercutiría directamente en que el ingreso dejado de percibir se tuviera que recuperar por vía del incremento tarifario de otras prestaciones. Por otra parte, cualquier reducción en la demanda de un servicio, en este caso estacionamiento, repercutirá previsiblemente en el resto de prestaciones demandadas por el mismo cliente, puesto que obviamente, ningún agente puede hacer un uso aislado de cualquiera de las prestaciones.

En la siguiente tabla se muestra cómo afectaría en conjunto, según los servicios que actualmente demandan los distintos segmentos las alternativas planteadas, observándose que en los segmentos de *Aviación General*, *Cargueros* y *Otras Aviación Comercial* se incrementaría la tarifa en un 51,5%, 53,0% y 7,2% respectivamente.

**Tabla 4. Variación tarifaria por segmento de cliente en el DORA**

	<b>Alternativa 1</b>	<b>Alternativa 2</b>
<b>Aviación Comercial</b>	-11,22%	-11,12%
Bajo Coste	-12,64%	-11,84%
Cargueros	53,04%	3,64%
Otras Aviación Comercial	7,17%	-7,39%
Regional	-7,25%	-9,77%
Tradicional	-11,49%	-10,80%
<b>Aviación General</b>	51,49%	2,59%
<b>Reducción media (-2,22% anual)</b>	<b>-10,61%</b>	<b>-10,61%</b>

Fuente. Elaboración propia a partir de la información suministrada por Aena.

En definitiva, una variación tarifaria más acelerada del servicio de estacionamiento, tal y como se puede apreciar en la alternativa 1, no sólo implicaría, como se ha explicado anteriormente, una afectación de la demanda y de determinados modelos de negocio, sino que también generaría de facto una subida tarifaria global para estos segmentos que difícilmente se podría compensar con medidas de incentivos comerciales que fomentasen el crecimiento de la demanda en sectores especialmente poco desarrollados en España como es el de la Aviación General.

## V. Conclusiones

Conforme a lo expuesto, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC emite las siguientes conclusiones:

**Primero.-** No existe una obligación legal de que los ingresos previstos para cada prestación patrimonial de carácter público percibida por el gestor aeroportuario cubran los costes previstos en un determinado plazo.

Ni la Ley 18/2014 ni la Directiva de Tasas aeroportuarias obliga a igualar los ingresos a los costes de cada prestación en un plazo determinado debiendo el gestor aeroportuario asegurar que la elección del plazo propuesto para la realizar el ajuste anual previsto en el artículo 32.4 de la Ley 18/2014 sea proporcional al resultado previsto y no constituya un elemento distorsionador del mercado.

**Segundo.-** La senda progresiva de ajuste para la tarifa de estacionamiento que determina una subida del 5,42% en el año 2018 propuesta por Aena no resulta discriminatoria, pues se aplica la misma tarifa a todos los usuarios aeroportuarios. Sólo en el caso de que se estuviesen aplicando condiciones desiguales para prestaciones equivalentes sería necesario entrar a valorar si las mismas no están justificadas o si constituyen una desventaja competitiva para algunos usuarios.

En cualquier caso, según se ha analizado, se considera que la propuesta de subida prevista del 5,42% planteada por Aena en el procedimiento de transparencia y consulta de las tarifas para 2018 actualmente en curso, que implica que el ajuste de la prestación de estacionamiento se pueda realizar en posteriores Documentos de Regulación Aeroportuaria modulando el incremento de la misma, resulta más proporcional al resultado previsto y puede tener un efecto más neutral en las actuales condiciones de competencia que una propuesta en la que se pretenda llegar al equilibrio de los ingresos y costes generados por la prestación en un plazo menor.

Comuníquese este Acuerdo a Aena SME, S.A. y a la Dirección de Transportes y del Sector Postal.