

RESOLUCIÓN SOBRE EL ÍNDICE P APLICABLE A LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS DE AENA S.M.E., S.A. EN EL EJERCICIO 2022

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/047/21

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D^a Pilar Sánchez Núñez

Secretaria

D^a. María Angeles Rodríguez Paraja

En Madrid, a 30 de noviembre de 2021

De acuerdo con las funciones establecidas en el artículo 10.7 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y el artículo 3 del Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. (índice P) y se modifica el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, la Sala de Supervisión Regulatoria emite la siguiente Resolución:

I. ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 10 de noviembre de 2021 tuvo entrada en el Registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) un escrito del Director General de Aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (en adelante, Aena) dirigido a la Directora de Transportes y del Sector Postal de la CNMC al que acompaña la propuesta de cálculo del índice P aplicable en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas de 2022 en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. y se modifica el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (en adelante, Real Decreto 162/2019).

En dicho escrito se solicita que, en aplicación de la excepción permitida por el apartado f) del punto 2 del artículo 2 del Real Decreto 162/2019, la CNMC adopte, como tasa de variación de los valores correspondientes a la partida de Seguridad, la correspondiente a la variación real del coste unitario que efectivamente se ha producido, dada la diferencia entre el valor del coste unitario real de Aena respecto al correspondiente índice de referencia.

Con todo ello, Aena presenta un valor del índice P, resultante de aplicar la fórmula sobre los costes de 2020, de un 0,40%.

SEGUNDO.- Con fecha 15 de noviembre de 2021, la Dirección de Transportes y del Sector Postal de la CNMC acordó el inicio del procedimiento de supervisión del índice P aplicable en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas aeroportuarias de 2022 en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 162/2019 y en virtud de lo establecido en el artículo 58 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas, lo que fue notificado a Aena en la misma fecha.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- HABILITACIÓN COMPETENCIAL

La Ley 3/2013, de 4 de junio, antes mencionada, establece en su artículo 10.7 que, en materia de supervisión de tarifas aeroportuarias la CNMC realizará cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por Ley o por Real Decreto.

Por su parte, el Real Decreto 162/2019 en su artículo 3, punto 2 dispone que “[/]la CNMC supervisará la adecuación de dicho índice a lo previsto en este real decreto y resolverá sobre el que resulte aplicable”.

En virtud de lo anterior, la presente Resolución tiene por objeto la supervisión del índice P aplicable en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas de Aena para el ejercicio 2022 y la determinación de la adecuación del índice propuesto por Aena a lo previsto en el Real Decreto 162/2019.

Corresponde a la Sala de Supervisión Regulatoria la adopción de esta Resolución de conformidad con el artículo 21.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, y con el artículo 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la Comisión, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

SEGUNDO.- MARCO LEGAL DE LA SUPERVISIÓN DEL ÍNDICE DE ACTUALIZACIÓN DE LAS PRESTACIONES PATRIMONIALES PÚBLICAS (ÍNDICE P)

Las tarifas aeroportuarias de Aena son las contraprestaciones que ésta tiene derecho a percibir por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos. Tienen la naturaleza jurídica de prestación patrimonial pública y se configuran como un sistema común de tarifas que abarca la red de aeropuertos de este gestor.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia establece el mecanismo de regulación económica de estas tasas fijando, a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA), un marco estable de evolución de las tarifas en periodos quinquenales que debe asegurar la suficiencia de los ingresos sobre la base del cálculo de unos costes eficientes de prestación de los servicios aeroportuarios. Para ello el DORA fija un ingreso máximo anual por pasajero (en adelante, 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 puede trasladar a las tarifas aeroportuarias, de modo que las asume el gestor aeroportuario.

Para las tarifas aplicables en el periodo comprendido entre 2022 y 2026 estará en vigor el segundo DORA, que fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros en fecha 28 de septiembre de 2021.

El Anexo VIII de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, describe la metodología para la determinación del IMAP en el DORA, limitando el mismo durante cada uno de los cinco años del periodo. Así, para el año t , el IMAP se determinará mediante la aplicación de un porcentaje de variación respecto al IMAP del año anterior ($t-1$), siguiendo la siguiente fórmula:

$$IMAP_t = IMAP_{t-1} \left(\frac{P_{t-1} + X}{100} \right)$$

Con posterioridad a la cuantificación del IMAP que resulte cada año de la aplicación de la fórmula anterior, la Ley 18/2014 prevé que se realice un ajuste en función del cumplimiento de los niveles de calidad e inversiones, así como de las modificaciones imprevistas en la estructura de tráfico del gestor, dando lugar al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (en adelante, IMAAJ) para dicho año.

El índice P y el parámetro X de la fórmula son los componentes del porcentaje de variación anual del IMAP, que limita los ingresos que Aena podrá obtener por las Prestaciones Patrimoniales Públicas.

El parámetro X se fija en el DORA y recoge todos aquellos incrementos o disminuciones de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a la actividad del operador, anticipables por el operador en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador.

El índice P es un índice de actualización de precios cuyo objetivo es reconocer el impacto que, sobre la base de costes del operador, tendrían las variaciones anuales del precio de *inputs* fuera del control del operador pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. Su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas para el siguiente año.

El mecanismo de cálculo del índice P, según contempla el anexo VIII de la Ley 18/2014, ha sido desarrollado reglamentariamente por el ya citado Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, que en su artículo 2 contiene la fórmula de determinación del índice y establece las reglas para su aplicación:

En concreto, en el apartado 2.1 se establece el cálculo del índice P aplicable en la actualización del IMAP como un índice de revisión periódica y predeterminada.

“1. El índice P aplicable en la actualización del IMAP del año t, se calculará en el año t-1. Su valor, que podrá ser positivo o negativo o nulo es el resultado del producto de los coeficientes (α), que determinan el peso de las principales partidas de coste que afectan a Aena SME, S.A., por los índices específicos (L, I, S, M, A, R, O, E, H) que reflejan la variación de precios de diferentes servicios, conforme a la siguiente fórmula:

$$P_{t-1} = \alpha_1 \cdot L_{t-1} + \alpha_2 \cdot I_{t-1} + \alpha_3 \cdot S_{t-1} + \alpha_4 \cdot M_{t-1} + \alpha_5 \cdot A_{t-1} + \alpha_6 \cdot R_{t-1} + \alpha_7 \cdot O_{t-1} + \alpha_8 \cdot E_{t-1} + \alpha_9 \cdot H_{t-1}$$

Donde:

a) P_{t-1} es el índice de revisión periódica y predeterminada que se empleará para la determinación del IMAP del año t.

b) α_1 a α_9 son los porcentajes que representan, sobre el total de los costes regulados que se derivan de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, los costes directamente relacionados con las siguientes categorías:

1.^a Los costes de personal propio de Aena asociados directamente a actividades reguladas, a través del coeficiente α_1 .

2.^a Los servicios de navegación aérea: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios de información aeronáutica y los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea, a través del coeficiente α_2 .

- 3.^a Los servicios de seguridad a través del coeficiente α_3 .
- 4.^a Los servicios de reparación y conservación a través del coeficiente α_4 , incluyendo el coste de los recambios y los repuestos.
- 5.^a Los servicios de limpieza y recogida de carros portaequipajes a través del coeficiente α_5 .
- 6.^a Los servicios de atención a personas con movilidad reducida (PMR) a través del coeficiente α_6 .
- 7.^a Los servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra a través del coeficiente α_7 .
- 8.^a Los costes de la energía eléctrica a través del coeficiente α_8 .
- 9.^a Los costes asociados al pago de tributos locales que resulten estrictamente necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, a través del coeficiente α_9 .
- c) L_{t-1} es el menor de los valores entre:
- 1.^o La tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de las retribuciones fijadas para el personal al servicio del sector público mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado.
- 2.^o La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de personal, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena.
- d) I_{t-1} es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios de navegación aérea, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena.
- e) S_{t-1} es el menor de los valores entre:
- 1.^o La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del índice de precios de servicios (en adelante IPS o índice IPS) del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el Instituto Nacional de Estadística (en adelante, INE).
- 2.^o La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.
- f) M_{t-1} es el menor de los valores entre:

1.º La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del índice de precios industriales (en adelante IPRI) de la división «33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo», publicado por el INE.

2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de mantenimiento.

g) A_{t-1} es el menor de los valores entre:

1.º La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «81.2 Actividades de limpieza», publicado por el INE.

2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de limpieza.

h) R_{t-1} es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios de atención a personas con movilidad reducida.

i) O_{t-1} es el menor de los valores entre:

1.º La tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de las retribuciones fijadas para el personal al servicio del sector público mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra.

j) E_{t-1} es la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del IPRI de la clase «3514. Comercio de energía eléctrica», publicado por el INE.

k) H_{t-1} es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes asociados al pago de tributos locales de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena.

El artículo 2.2 establece las reglas con las que se realizará el cálculo del índice P, indicando que:

- Únicamente se tendrán en cuenta los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre.
- La determinación de los coeficientes (α) se realizará tomando como base la estructura de los costes regulados efectivamente incurridos el año

previo al periodo de vigencia del DORA que resulte de aplicación a las tarifas sujetas a actualización.

III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DE AENA Y DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE P

En la tabla siguiente se muestra la propuesta presentada por Aena a esta Comisión, indicándose los valores tomados por el gestor aeroportuario para cada uno de los elementos que configuran el índice:

Tabla 1. Propuesta de índice P de Aena

	Coficiente		Índice	
Personal	α_1	15,3%	L_{2020}	0,023
Navegación aérea	α_2	6,7%	I_{2020}	-0,026
Seguridad	α_3	4,3%	S_{2020}	0,020
Reparación y conservación	α_4	5,4%	M_{2020}	0,006
Limpieza y carros	α_5	1,5%	A_{2020}	0,000
PMR	α_6	1,1%	R_{2020}	0,105
Servicios intensivos en mano de obra	α_7	2,3%	O_{2020}	0,004
Energía	α_8	1,4%	E_{2020}	-0,068
Tributos	α_9	4,8%	H_{2020}	0,016

Fuente: Aena

El resultado de la aplicación de estos valores en la fórmula es el siguiente:

$$P_{2020} = 15,3\% \times 0,023 + 6,7\% \times (-0,026) + 4,3\% \times 0,020 + 5,4\% \times 0,006 + 1,5\% \times 0,000 + 1,1\% \times 0,105 + 2,3\% \times 0,004 + 1,4\% \times (-0,068) + 4,8\% \times 0,016 = 0,0040$$

El valor del índice P obtenido por Aena es 0,40%, encontrándose dicho valor por debajo del 1%, siendo esta la limitación impuesta en la disposición transitoria sexta, punto 2, de la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

III.1. Descripción del procedimiento de supervisión llevado a cabo por esta Comisión

El 10 de noviembre de 2021 Aena presentó su propuesta de cálculo del índice P en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 162/2019, tal como se indica en el Antecedente Primero.

Esta propuesta ha sido revisada a partir de los datos contenidos en las siguientes fuentes de información: la contabilidad analítica de los ejercicios 2019 y 2020, los expedientes de contratación renovados o modificados durante los ejercicios

2019 y 2020 y la información adicional proporcionada por Aena como soporte de los cálculos realizados.

El objetivo principal de la revisión ha sido determinar las variaciones anuales de precios de *inputs* fuera del control del operador, tal y como establece la metodología de determinación del índice P recogida en el Real Decreto 162/2019.

Teniendo en cuenta lo anterior, y considerando lo establecido en el artículo 2 apartado e) del Real Decreto, el cálculo de los costes reales se ha realizado sobre la base de la información contenida en la contabilidad analítica de Aena. Adicionalmente, y en la medida en que la mayor parte de la información correspondiente a los servicios externalizados por el gestor aeroportuario proviene de gastos derivados de la ejecución de distintos expedientes de contratación pública, ha sido necesario utilizar la información contenida en los mismos. Esta información complementa la información contable y permite, a su vez, identificar las variaciones de los costes unitarios entre ejercicios, así como, dependiendo del caso, separar la variación del precio unitario de la variación del coste total derivada de modificaciones en el alcance¹ del servicio, que deben excluirse de la fórmula de cálculo del índice P.

El criterio seguido para el análisis de los expedientes o contratos de servicios ha sido, consistentemente con el aplicado en ejercicios anteriores, considerar únicamente aquellos que tengan una continuidad en el tiempo, que hayan sido renovados o modificados en el periodo de referencia y cuya trazabilidad en la variación del precio unitario se pueda verificar por parte de esta Comisión. A este respecto debe destacarse que los gastos derivados de los controles sanitarios y operativos ocasionados por la pandemia COVID-19 en los aeropuertos gestionados por Aena, no se consideran incrementos de precios a los efectos de cálculo del presente índice² y serán analizados dentro del procedimiento anual de fijación de las tarifas aeroportuarias conforme a su normativa específica.

Finalmente, para la verificación de los coeficientes de ponderación que determinan el peso de las partidas (α), Aena ha entregado los cálculos a partir de los resultados de la contabilidad analítica del ejercicio 2020.

¹ Los cambios de alcance pueden deberse, entre otros motivos, a variaciones en el volumen de actividad, a variaciones en los servicios objeto de contratación o, en su caso, a nuevas condiciones de calidad de prestación del servicio.

² La Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en su disposición adicional primera, apartado 2, párrafo tercero, dispone que la CNMC, durante el proceso de transparencia y consulta recogido en la Ley 18/2014, deberá analizar y supervisar los costes derivados de los controles sanitarios y operativos en aeropuertos gestionados por Aena, que, de acuerdo con lo previsto en dicha disposición adicional primera, podrán ser recuperados por el gestor aeroportuario en el marco del DORA.

III.2. Valoración de la propuesta de Aena y determinación del índice P

III.2.1. Determinación de las tasas de variación de los índices del INE

Según se describe en el apartado II de la presente resolución, la variación de los precios de buena parte de las partidas que componen la fórmula del índice P se calcula como el menor de dos valores: la tasa de variación del índice correspondiente del INE y la tasa de variación real de los costes unitarios de Aena relativos a esa partida.

Por tanto, y teniendo en cuenta que el periodo temporal de referencia de los costes reales de Aena se corresponde con el ejercicio contable (del 1 de enero al 31 de diciembre), se ha determinado, al igual que se hizo en el ejercicio anterior, utilizar el mismo periodo de cálculo en el caso de los índices del INE para, de este modo, asegurar la coherencia del cálculo. Por homogeneidad de la fórmula, este criterio se aplicará también al resto de índices del INE que no se comparan con la tasa de variación real de los costes del gestor aeroportuario.

Respecto a la metodología de cálculo de la variación interanual de los índices, se seguirá lo establecido en el Real Decreto 162/2019, tomándose los valores correspondientes a 2020, y la media anual de los mismos se comparará con la media de los valores correspondientes a 2019, obteniéndose de esta manera la tasa de variación interanual que se incorporará a la fórmula de cálculo.

III.2.2. Determinación de las ponderaciones

Según lo detallado en el apartado II de esta resolución, las ponderaciones de cada uno de los servicios se establecen como el porcentaje que representa el coste de cada uno de ellos sobre el total de los costes regulados que se derivan de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos.

Aena ha calculado la ponderación de cada servicio (α) tomando el coste de ese servicio en 2020 sobre el total de costes regulados. En 2020 el coste regulado total alcanzó los 2.304,4 millones de euros, por lo que este importe será el que se utilice en la determinación de cada uno de los ponderadores. La siguiente tabla muestra los importes registrados y las ponderaciones correspondientes.

Tabla 2. Costes servicios incluidos en el Índice P, coste total regulado y ponderaciones 2020 (miles de euros)
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Contabilidad Analítica de Aena

Cabe destacar que el total de costes operativos incluidos en el índice P representan, según lo recogido en la tabla anterior, un 42,8% del total de los costes regulados.

Se ha verificado, a partir de los datos de la contabilidad analítica de Aena correspondiente al ejercicio 2020, que el cálculo de ponderadores aportado por el gestor aeroportuario en su propuesta es correcto a los efectos de la aplicación de la fórmula del índice P.

III.2.3. Índice L_{t-1} (personal)

El índice L_{t-1} , según lo establecido en el Real Decreto, debe ser el menor de los siguientes dos valores:

1. La tasa de variación de las retribuciones del personal público de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.
2. La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de personal, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena.

Propuesta de Aena

Para el cálculo de la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de personal, Aena ha aportado un certificado de la subida salarial efectuada a sus empleados, que se ajusta a lo que indica el Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público. Dicha subida es del 2,3%.

Valoración

Si bien el Real Decreto 162/2019 establece que la tasa de variación de las retribuciones del personal público debe extraerse de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, debido a que tal ley no se aprobó para el año 2020 y que, sin embargo, las retribuciones del personal público se modificaron en el mencionado Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero, se considera adecuado atender a lo establecido en este Real Decreto-ley.

Por otra parte, el Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público, que contemplaba un incremento de las retribuciones del 2%, y de hasta un 1% adicional con efectos desde el 1 de julio de 2020 en caso de que el crecimiento del PIB superase el 2% (lo que no se ha producido), permite, además, autorizar un incremento adicional del 0,3% de la masa salarial para, entre otras medidas, la implantación de planes o proyectos de mejora de la productividad o la eficiencia, la revisión de complementos específicos entre puestos con funciones equiparables, la homologación de complementos de destino o la aportación a planes de pensiones.

El incremento de 2020, tomando en consideración los diferentes factores, se situó en el 2,3%, por lo que este será el valor del índice a considerar. Por tanto, el valor propuesto por Aena es correcto, ya que el valor obtenido por el índice y la tasa de variación real del incremento del coste de su personal coinciden.

III.2.4. Índice I_{t-1} (navegación aérea)

El índice I_{t-1} es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios de navegación aérea, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena.

Propuesta de Aena

En el cálculo realizado por Aena, la variación de precios de estos servicios resultó ser de -2,6% en 2020 respecto a 2019. Según indica el gestor, en el cálculo se han analizado las variaciones en los precios del Acuerdo con ENAIRE, el segundo operador de control, del convenio con el Ministerio de Defensa, de los servicios meteorológicos y de otros servicios de menor relevancia.

Valoración

Los importes registrados en la contabilidad analítica (cuenta base de aprovisionamientos) muestran una reducción muy relevante de estos costes (del 9,6% respecto al ejercicio 2019). No obstante, para el cálculo del valor del índice, y al objeto de aislar el efecto volumen en la reducción del coste, debe considerarse el impacto de la pandemia en la reducción del tráfico. En este sentido, no toda la reducción del coste se debe a reducciones en los precios, sino que una parte de la misma se explica por la reducción en el volumen del tráfico aéreo gestionado. Así, de la información proporcionada por el gestor aeroportuario, se puede extraer que parte de esa reducción del coste viene ocasionada por una disminución en el precio del servicio proporcionado por ENAIRE, de forma que esta parte de la reducción es la que se aplica para el cálculo del índice I_{2020} .

Los importes correspondientes se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 3. Costes servicios navegación aérea según contabilidad analítica
(euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de la información aportada por Aena

Como consecuencia, el cálculo realizado por Aena es correcto y la variación del índice a incorporar a la fórmula en el ejercicio 2020 será de un -2,6%.

III.2.5. Índice S_{t-1} (seguridad)

Este índice corresponderá al menor de los valores entre:

1. La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el INE.
2. La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.

Propuesta de Aena

Aena ha propuesto que en el cálculo del índice S_{t-1} se considere un doble componente. Por un lado, el menor entre la tasa de variación del IPS 80 y la variación real de los costes, representada por el crecimiento salarial establecido en el convenio colectivo de 2018 y, por otro lado, un incremento adicional, debido a la variación de las condiciones económicas que se habrían producido en el sector aeroportuario a raíz de la pandemia, como consecuencia de aumentos (i) de costes derivados del incremento a 950 euros del Salario Mínimo Interprofesional (en adelante, SMI), que afecta al personal auxiliar de este servicio, (ii) de otros conceptos salariales (antigüedad, pluses, etc.) y (iii) del precio unitario derivado de la prórroga de determinados expedientes o de la necesidad de volver a licitar contratos que previamente fueron declarados desiertos.

Atendiendo al primer componente, el incremento derivado de la variación real del coste asciende al 1,80% mientras que el índice IPS 80 del ejercicio 2020 asciende al 1,47%, por lo que Aena aplica el segundo en la fórmula de cálculo del Índice P.

Respecto al segundo componente, los incrementos adicionales ascienden, según el cálculo de Aena, al 0,55%, por lo que la tasa de variación total propuesta por el gestor es del 2,02%. Aena solicita la aplicación de este segundo componente con carácter excepcional en base al apartado 2,f) del artículo 2 del Real Decreto 162/2019.

En la tabla siguiente se muestran los valores de los componentes indicados:

Tabla 4. Variación de los Costes de la seguridad presentada por Aena
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de información aportada por Aena

Valoración

Sobre la tasa de variación del índice

Antes de valorar la propuesta de Aena es necesario determinar la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo 80 (actividades de seguridad e investigación). Según el cálculo realizado por Aena, este valor es de un 1,47%.

En la siguiente tabla, y a partir de los datos publicados por el INE, se muestran los valores trimestrales, la media anual de estos y la correspondiente tasa de variación interanual del índice.

Tabla 5. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 80. Actividades de seguridad e investigación, media anual y variación interanual

	2020T4	2020T3	2020T2	2020T1	2019T4	2019T3	2019T2	2019T1
80 Actividades de seguridad e investigación	102,468	101,945	102,381	102,537	100,897	101,029	100,768	100,72
Media anual	102,333				100,854			
Variación interanual	1,47%							

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Por tanto, la tasa de variación interanual del índice calculada por Aena es correcta y se utilizará como referencia a la hora de verificar el valor del índice de seguridad.

Sobre la elección del menor valor entre la tasa de variación del IPS 80 y el incremento salarial establecido en el convenio colectivo

El Real Decreto 162/2019 establece para el índice S_{t-1} el menor de los valores entre el IPS 80 y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.

La tasa de variación real de los costes de seguridad (sin incorporar elementos excepcionales) asciende a 1,80%, derivado del incremento salarial establecido en el convenio, mientras que la variación del índice en 2020 con respecto a 2019 asciende a 1,47%. Por tanto, se considera correcto tomar, en este ejercicio, el valor de 1,47% del IPS 80.

Sobre el cálculo de la tasa de variación de los costes considerados como excepcionales por Aena

Aena considera tres conceptos de coste para la aplicación de la excepcionalidad que deben añadirse al incremento de coste del índice IPS 80. Estos conceptos son los siguientes:

- Incremento del SMI.
- Incremento de otros conceptos salariales (antigüedad, margen, etc.).
- Incrementos del precio unitario en expedientes prorrogados y declarados desiertos.

El primer concepto hace referencia a la subida del SMI derivada del Real Decreto 231/2020, de 4 de febrero, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2020 y que supone un incremento del mismo de un 5,56%. El segundo concepto se refiere a otros impactos en los costes que no son uniformes para todos los aeropuertos, como son la antigüedad de los vigilantes de seguridad, el margen comercial u otros costes que implican variaciones en el importe del servicio por aeropuerto. El tercer concepto se refiere a subidas en los precios unitarios de aquellos lotes de aeropuertos cuyas licitaciones quedaron desiertas inicialmente, y a las subidas de precios unitarios en algunos de los lotes cuyos expedientes se prorrogaron.

Estas variaciones de precios las calcula Aena, para cada concepto, en función de los incrementos de precios producidos en los expedientes de seguridad de cada aeropuerto, siempre que resulten imputables al ejercicio 2020. Esta distinción se realiza en base al análisis de los pliegos de condiciones de los expedientes de contratación. El valor de la tasa de variación por estos tres conceptos asciende al 0,55%, que se desagregan tal como se indica en la Tabla 4.

Sobre la valoración de la solicitud de aplicación excepcional de la tasa de variación real de los costes unitarios

El artículo 2 del Real Decreto 162/2019 dispone en su apartado 2, f) que *“excepcionalmente, en aquellos casos en los que la tasa de variación reflejada a través de un índice específico del Instituto Nacional de Estadística sea sustancialmente inferior a la variación real de los costes unitarios de la partida correspondiente, la CNMC podrá a propuesta de Aena S.M.E., S.A., valorar la adopción como tasa de variación la correspondiente a la variación real de los costes unitarios que efectivamente se produzca”*.

Este ejercicio de valoración ya fue realizado por esta Comisión en la resolución de revisión del índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias en el ejercicio 2020. En dicha resolución se estableció que a estos efectos la CNMC debe considerar el Real Decreto 162/2019 en relación con la Ley de desindexación de la economía española³ y su reglamento de desarrollo⁴ y el resto de legislación relativa a la aprobación anual de las prestaciones patrimoniales públicas de

³ Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

⁴ Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero por el que se desarrolla la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española.

Aena. En base a lo anterior, la CNMC deberá tomar en consideración los principios de eficiencia y buena gestión empresarial en su valoración de la variación del coste unitario y de si, excepcionalmente, debe aplicarse esta variación en lugar de atender a los índices específicos determinados por el Real Decreto, que es la opción preferente del legislador.

El incremento en el coste unitario de los servicios de seguridad en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019 que propone Aena se corresponde con unos conceptos que no pueden considerarse como excepcionales ni eficientes con respecto a la evolución del índice que refleja la evolución del precio del mercado.

En este sentido, cabe mencionar que el incremento del precio derivado del aumento del SMI impacta en todos los sectores económicos afectados por su actualización, estando su efecto ya recogido en los diferentes índices sectoriales calculados por el INE, en particular y en el caso de la seguridad, en el índice IPS 80, por lo que su consideración como circunstancia excepcional implicaría una doble imputación por este concepto⁵.

En cuanto a los otros componentes cuyo incremento Aena califica también de excepcional (la antigüedad, el margen comercial, etc., y los incrementos de precios unitarios derivados de las renovaciones de contratos), debe considerarse que, de igual manera que el resto de conceptos salariales, se recogen en el índice de precios IPS 80. Debe destacarse que este índice refleja la variación media del precio de las actividades de seguridad cuyo incremento de precios está valorando Aena. Por tanto, los incrementos de precios en el mercado están incorporados al índice.

De modo que la propuesta de Aena de incluir, con carácter excepcional, determinados incrementos específicos no resulta justificada, por lo que, entre la variación del índice de precios específico de la seguridad y la variación real de los costes de Aena, deberá aplicarse el menor de los dos, según establece el Real Decreto 162/2019, en base a los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

En conclusión, esta Comisión considera que la variación interanual del índice IPS 80 del 1,47% no debe ser corregida de manera excepcional por el incremento del coste unitario real derivado de los conceptos adicionales indicados por Aena. Por tanto, el valor utilizado por esta Comisión para el índice

⁵ Cabe destacar que el Real Decreto 1462/2018, de 21 de diciembre, ya fijó el SMI para 2019 en 900 euros frente a los 735 euros de 2018 y dicho incremento no fue incorporado como excepcional para el cálculo del Índice P correspondiente, ni tampoco fue solicitado por el gestor aeroportuario.

S_{t-1} , que formará parte de la fórmula de cálculo del Índice P, será del 1,47% frente al 2,02% propuesto por Aena.

III.2.6. Índice M_{t-1} (reparación y conservación)

El índice M_{t-1} corresponde a los servicios de reparación y conservación y, según el Real Decreto, será el menor de los valores entre:

1. La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del IPRI de la división «33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo», publicado por el INE.
2. La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de mantenimiento.

Propuesta de Aena

Aena ha calculado la variación interanual del IPRI del grupo de reparación e instalación de maquinaria y equipo en un 1,75% y la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de mantenimiento en un 0,59%, concluyendo que el valor del índice M_{t-1} , debe ser el menor de los dos valores, esto es, 0,59%.

En el caso de los costes unitarios, el cálculo se ha realizado a partir de una muestra de 33 expedientes renovados en 2019 y/o 2020, con la primera certificación en 2020 y que han tenido variación en el precio. El incremento de coste para estos expedientes analizados asciende a 1,19 millones de euros que, con respecto a los costes del ejercicio anterior, supone el mencionado incremento de 0,59%, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 6. Costes de la reparación y conservación presentados por Aena
(millones de euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de información entregada por Aena

Valoración

Sobre la tasa de variación del índice

En primer lugar, se procederá a calcular el índice específico del INE. La tasa de variación se obtendrá siguiendo el método de cálculo utilizado en el apartado anterior con S_{t-1} , aunque en este caso referenciada a datos mensuales, según se indica en el Real Decreto. La tasa de variación interanual que se obtiene, como se muestra a continuación, es del 1,75%. Por tanto, la tasa de variación interanual aportada por Aena es correcta.

Tabla 7. Índice de precios industriales (IPRI) de la división 33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo, media anual y variación interanual

Mes	2020	2019
12	103,748	102,944
11	103,44	101,354
10	103,528	102,118
9	103,949	101,954
8	103,498	101,72
7	103,658	101,909
6	103,468	102,022
5	104,153	101,688
4	103,479	101,797
3	103,402	101,634
2	103,453	101,315
1	103,71	101,608
Media anual	103,624	101,839
Variación interanual	1,75%	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Sobre la metodología de cálculo de la tasa de variación real

El total de expedientes renovados en 2019 y/o 2020 asciende a 509, de los cuales se han analizado 192. La muestra se ha obtenido identificando, a partir de la totalidad de los expedientes renovados asociados a las cuentas contables de reparación y conservación⁶, aquellos con inicio de certificación en 2020 y con importe superior a 0,1 millones de euros, en el caso de todos los aeropuertos salvo en los de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante, Málaga Tenerife-Sur, Gran Canaria y los Servicios Centrales, para los que se ha analizado la totalidad de expedientes. La muestra analizada supone el 98,1% del total de este concepto de gasto.

Posteriormente, de la muestra seleccionada de 192 expedientes, Aena calcula la tasa de variación del precio en base a 33 expedientes, que son aquellos renovados con variación de precios. Por último, para cada uno de estos expedientes se analiza el incremento de precios (y no de alcance) a partir del cual se obtiene el porcentaje de incremento de los costes.

En conclusión, esta Comisión establece una variación interanual del 0,59% para el índice M_{2020} , tal como ha propuesto Aena, que es la menor entre la tasa de

⁶ Excepto la cuenta "622210 Ayudas visuales", cuyas compras de repuestos se realizan mediante pedidos en base a un Acuerdo Marco cuyos precios no han sido renovados.

variación interanual del IPRI 33 (1,75%) y la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de mantenimiento (0,59%).

III.2.7. Índice A_{t-1} (limpieza)

En este caso, el índice es el menor de los valores entre:

1. La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «81.2 Actividades de limpieza», publicado por el INE.
2. La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de limpieza.

Propuesta de Aena

Aena ha calculado la variación interanual del índice de precios de servicios 81.2 en un 0,47% y de la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de limpieza en un 0,02%, concluyendo que el valor del índice A_{t-1} , debe ser el menor de los dos valores, 0,02%.

Valoración

Sobre la tasa de variación del índice

En primer lugar, se comenzará por la revisión del cálculo de la tasa de variación interanual del IPS del grupo «81.2 Actividades de limpieza». Según se muestra en la siguiente tabla, esta variación es de 0,47%.

Tabla 8. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 81.2 Actividades de limpieza, media anual y variación interanual

	2020T4	2020T3	2020T2	2020T1	2019T4	2019T3	2019T2	2019T1
81.2 Actividades de limpieza	101,589	101,643	101,552	101,466	100,994	101,105	101,124	101,123
Media anual	101,563				101,087			
Variación interanual	0,47%							

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Sobre la metodología de cálculo de la tasa de variación del coste unitario

La tasa de variación del coste unitario real se calcula en base a los pliegos de condiciones de 17 expedientes renovados, de los cuales únicamente se producen cambios de precio en uno, obteniendo una variación en el precio del 0,02%:

Tabla 9. Costes de limpieza presentados por Aena
(millones de euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de información aportada por Aena

Estos 17 expedientes representan la totalidad de los expedientes renovados en las actuaciones de gasto del servicio de limpieza de terminales, servicio de limpieza en oficinas de Servicios Centrales y servicio de recogida de carros, que representan el 98,9% de los gastos de limpieza y recogida de carros recogidos en las correspondientes cuentas contables.

En base a los porcentajes calculados, el valor del índice A_{2020} debe ser el menor entre la tasa de variación interanual del IPS 81.2 (0,47%) y la tasa de variación del coste unitario en materia de limpieza (0,02%), es decir, el 0,02%.

III.2.8. Índice R_{t-1} (pasajeros con movilidad reducida)

En este caso el índice se obtiene directamente, y es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios PMR en el año natural anterior al año en que se realice el cálculo del índice P, respecto del valor equivalente del año previo, de acuerdo con la información obtenida en la contabilidad analítica de Aena.

Para los servicios PMR, Aena ha calculado el índice R_{2020} diferenciando dos periodos por el impacto de la COVID-19: de enero a marzo de 2020 y de abril a diciembre de 2020.

Propuesta de Aena

- (i) *Para los aeropuertos afectados por el expediente de contratación DEA 373/2017⁷*

Tasa de variación del coste de enero a marzo de 2020

Se aplica la fórmula de actualización anual del coste de las certificaciones:

$$CMV_i = pax_i \cdot k_x \cdot \left(1 + \Delta \frac{PMR}{pax} \cdot 70\right)$$

Siendo

⁷ Se trata de un grupo de 20 aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte, La Palma, Málaga, Alicante, Ibiza, Sevilla, Menorca, Santiago de Compostela, Reus, Oviedo, Murcia, Jerez y Almería.

- pax_i: pasajeros del mes i.
- k_x: valor anual del contrato por pasajero de movilidad reducida en cada aeropuerto, que se calcula a partir del segundo año de contrato.

$$k_2 = \frac{\text{Importe adjudicación}}{\text{pasajeros 2018}} \times (1 + 0,9 \times P_2)$$

- P₂: incremento en la segunda anualidad del contrato, equivalente al incremento salarial del 2,5% para el sector público según Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.
- $\Delta \frac{PMR}{pax}$: incremento del porcentaje de pasajeros con movilidad reducida con respecto al total de pasajeros.

De la fórmula de actualización anual del coste de las certificaciones, se toma el factor de actualización del precio, 0,9xP₂, con el que Aena realiza un cálculo por aeropuerto siguiendo el siguiente esquema:

- Toma el importe certificado mensual de enero a marzo de 2020.
- Toma el importe certificado mensual de enero a marzo 2020 ajustado sin la actualización tarifaria establecida en el expediente, esto es, dividiendo el importe entre (1+0,9xP₂).
- Resta, del importe certificado mensual, el importe ajustado para obtener la variación mensual debida a la actualización en los precios.

La suma de estos importes para cada uno de los 20 aeropuertos da como resultado la variación del coste en el primer trimestre del 2020 para el grupo de 20 aeropuertos incluidos en el expediente DEA 373/2017, que asciende a **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros.

Tasa de variación del coste de abril a diciembre de 2020

A partir de marzo de 2020 se produjo una reducción significativa en el tráfico como consecuencia de la pandemia. Dado que la certificación del servicio a los prestadores se realiza en función del tráfico, en este escenario post-COVID de tráfico muy reducido no se cubrían los costes mínimos necesarios para mantener operativo y disponible el servicio, según requiere el Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Para paliar esta situación de falta de rentabilidad de los prestadores del servicio se modificaron los contratos de prestación de forma que se incrementó su

importe para alcanzar el umbral de rentabilidad, con la consecuencia de que se incrementó el coste unitario de prestación del servicio PMR.

La compensación da como resultado una variación del coste entre marzo y diciembre de 2020 para el grupo de los 20 aeropuertos que asciende a **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros.

(ii) *Otros Aeropuertos*

Para el resto de los aeropuertos de la red de Aena, sujetos a otros expedientes, la variación del coste de enero a marzo de 2020 se calcula en base a la diferencia en certificaciones, alcanzando un importe de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros. En el periodo de abril a diciembre de 2020 hubo una suspensión temporal del servicio, lo que implicó una variación en el alcance del servicio y no en los precios.

El resultado de la aplicación de esta metodología es un incremento en el coste del ejercicio 2020 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros, que supone un valor para el índice R_{2020} del 10,48%:

Tabla 10. Costes de PMR presentado por Aena
(millones de euros)
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

Valoración

Para el grupo de 20 aeropuertos Aena ya dispone, en el propio expediente de contratación, de la fórmula de actualización anual de precios que es, como se ha indicado, $0,9 \times P_2$, que arroja un resultado para el ejercicio 2020 de 2,25%. Sin embargo, dado el efecto de la pandemia, Aena calcula la variación del coste por aeropuerto antes y después de su impacto. A partir de abril de 2020, como consecuencia de los requerimientos establecidos en el Reglamento (CE) nº 1107/2006⁸ y del impacto de la pandemia, se ajustaron los importes de las certificaciones mensuales, generando incrementos en el coste unitario por pasajero, que se consideran justificados debido a la situación de excepcionalidad y a que se derivan, en última instancia, de requerimientos legales.

⁸ Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Por tanto, y teniendo en cuenta lo anterior, se considera que el cálculo realizado por Aena es correcto y la variación a incorporar a la fórmula en el ejercicio 2020 será del 10,48%.

III.2.9. Índice O_{t-1} (servicios operativos e intensivos en mano de obra)

En este índice se aplica el menor de dos valores:

1. La tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de las retribuciones fijadas para el personal al servicio del sector público mediante Ley de Presupuestos Generales del Estado.
2. La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra.

Propuesta de Aena

Según se ha indicado para el índice L_{2020} sobre los costes de personal, la tasa de variación de las retribuciones del personal público derivada del Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero, asciende para el caso de Aena al 2,3%, mientras que la tasa de variación real de los costes unitarios se ha cuantificado en un 0,42%, por lo que Aena concluye que el valor del índice O_{2020} es 0,42%, al ser el menor de los dos valores.

La variación de los costes unitarios se ha calculado por Aena a partir de una muestra de 42 expedientes nuevos en 2019 y/o 2020, con primera certificación en 2020. Para cada uno de ellos se analiza el incremento de coste, determinando qué parte corresponde a un aumento de precio (que se produce en 17 de los mismos) y qué parte corresponde a un mayor alcance de los servicios.

Como resultado de estos cálculos, el incremento de precios en el ejercicio con respecto al ejercicio anterior asciende a 0,4 millones de euros:

Tabla 11. Costes de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra presentado por Aena (millones de euros)
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

Valoración

Sobre la metodología de cálculo de la tasa de variación real

Aena utiliza una muestra de 42 expedientes de un total de 197 expedientes renovados en 2019 y/o 2020 con una primera certificación en 2020, de los cuales en 17 se producen variaciones de precios por importe de 0,4 millones de euros.

Dada la naturaleza heterogénea de los servicios que se prestan bajo esta categoría de coste, Aena ha optado por realizar un análisis del contenido de las cuentas contables que la conforman para seleccionar aquellas que sean más relevantes por importe y por el número de expedientes renovados. De las 8 cuentas contables que entran en esta categoría, Aena ha seleccionado las cuentas “629800 Servicios de información al público”, “629900 Otros servicios externos” y “629950 Otros servicios externos medioambientales”, abarcando el 41,4% del gasto⁹.

De la revisión de la metodología aplicada por Aena se concluye, pese a su complejidad al basarse en expedientes, en lugar de en datos extraídos directamente de la contabilidad analítica, y al abarcar diferentes categorías de gastos, que la misma es razonable y permite calcular adecuadamente la variación del coste unitario. Además, se considera adecuado revisar anualmente la muestra de los expedientes a evaluar para obtener, de esta manera, la muestra más representativa posible, ya que el índice O incluye partidas de gasto heterogéneas cuyo contenido y cantidad de expedientes renovados puede variar de forma considerable en cada ejercicio.

En conclusión, para el índice O_{2020} sobre los costes de servicios intensivos en mano de obra, el valor a aplicar en la fórmula es el 0,4% de tasa de variación de los costes unitarios, frente al 2,3% de variación de las retribuciones al personal público.

III.2.10. Índice E_{t-1} (energía eléctrica)

Según lo establecido en el Real Decreto 162/2019, este es un índice de aplicación directa, y es la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del IPRI de la clase “3514 Comercio de energía eléctrica”, publicado por el INE en el año natural anterior al año a aquel en que se realice el cálculo del índice P, con respecto al valor equivalente del año previo, también publicado por el INE.

Propuesta de Aena

Según la propuesta de Aena, el valor del índice es del -6,8%.

⁹ Debe destacarse que la cuenta “623300 Servicios profesionales externos” representa, por sí sola, un 51,3% del total del gasto pero los nuevos expedientes, o no se corresponden con servicios anteriores y no hay una referencia de precios, o no han variado sus precios unitarios. Similares circunstancias se producen en las cuentas “623000 Jurídicos y contenciosos”, “623100 Remuneraciones de profesionales independientes” y “623310 Servicios profesionales medio ambiente”, cuyos expedientes también se han excluido del análisis.

Valoración

La valoración se limitará, en este caso, al cálculo de la tasa de variación, conforme se ha realizado en el resto de índices específicos del INE. La siguiente tabla muestra el cálculo, del que se desprende que la tasa de variación interanual del 2020 con respecto a 2019 fue de un -6,82%.

Tabla 12. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase 3514 Comercio de energía eléctrica, media anual y variación interanual

Mes	2020	2019
12	94,337	96,044
11	92,833	95,911
10	91,176	97,41
9	91,83	95,855
8	91,028	99,193
7	93,435	101,202
6	89,903	99,266
5	88,347	100,29
4	89,394	99,357
3	92,664	98,747
2	95,654	101,854
1	96,687	103,19
Media anual	92,274	99,027
Variación interanual	-6,82%	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Por tanto, el valor propuesto por Aena (-6,82%) es correcto.

III.2.11. Índice H_{t-1} (tributos locales)

Este índice corresponde a la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes asociados al pago de tributos locales, en el año natural anterior al año en que se realice el cálculo del índice P, con respecto al valor equivalente del año previo, de acuerdo con la información obtenida en la contabilidad analítica de Aena.

Propuesta de Aena

La propuesta de Aena para este índice es 1,64%, que recoge variaciones tanto en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) como en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) de 2020 con respecto a 2019.

La variación en los importes es la siguiente:

Tabla 13. Costes de tributos presentado por Aena (millones de euros)
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

Valoración

Aena ha calculado la variación en el importe de los tributos IBI e IAE de 2020 con respecto al 2019 y la ha dividido entre el importe de la cuenta de tributos en 2019 (“631000 Tributos”) ajustada sin actividades no reguladas¹⁰. Aena ha hecho el cálculo para cada aeropuerto, distinguiendo entre las diferencias debidas al incremento de coste (las derivadas de incrementos en el gravamen), que son las que debe reflejar el índice, y las debidas al alcance del tributo (las derivadas de variaciones en la base imponible del tributo).

El cálculo realizado por Aena es correcto y la variación a incorporar a la fórmula en el ejercicio será 1,64%.

IV. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo establecido anteriormente, esta Comisión considera que:

- La metodología de cálculo del índice P aplicada por Aena para el ejercicio 2020 es adecuada, salvo por los aspectos mencionados en el apartado III.2.
- Para el cálculo del índice de Seguridad (S) en el ejercicio 2020 no procede la excepcionalidad propuesta por Aena al amparo de lo previsto prevista en la letra f) del apartado 2 del artículo 2 del Real Decreto 162/2019, debido a que los conceptos de coste propuestos por el gestor se consideran ya incorporados al índice de precios.

Por tanto, el valor corregido por esta Comisión de los distintos elementos que configuran la fórmula del índice P correspondiente al ejercicio 2020 es el siguiente:

Tabla 14. Índice P corregido por la CNMC

	Coeficiente		Índice	
Personal	α_1	15,3%	L_{2020}	0,023
Navegación aérea	α_2	6,7%	I_{2020}	-0,026

¹⁰ Este ajuste consiste en eliminar tributos por actividades no reguladas detectados en origen en la contabilidad. El importe del ajuste en el IAE asciende a 3,7 millones de euros de la actividad de parking y 0,0007 millones por tasas de juego.

Seguridad	α_3	4,3%	S ₂₀₂₀	0,015*
Reparación y conservación	α_4	5,4%	M ₂₀₂₀	0,006
Limpieza y carros	α_5	1,5%	A ₂₀₂₀	0,000
PMR	α_6	1,1%	R ₂₀₂₀	0,105
Servicios intensivos en mano de obra	α_7	2,3%	O ₂₀₂₀	0,004
Energía	α_8	1,4%	E ₂₀₂₀	-0,068
Tributos	α_9	4,8%	H ₂₀₂₀	0,016

* Valor modificado con respecto a la propuesta de Aena
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

El resultado de la aplicación de estos valores en la fórmula es el siguiente:

$$P_{2020} = 15,3\% \times 0,023 + 6,7\% \times (-0,026) + 4,3\% \times 0,015 + 5,4\% \times 0,006 + 1,5\% \times 0,000 + 1,1\% \times 0,105 + 2,3\% \times 0,004 + 1,4\% \times (-0,068) + 4,8\% \times 0,016 = 0,0038$$

Por tanto, el valor del índice P corregido por esta Comisión para el ejercicio 2020 es del 0,38%.

Por todo cuanto antecede, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

RESUELVE

ÚNICO. – Declarar aplicable el valor del índice P de 0,38% en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2022, a los efectos y con el alcance contemplados en el Real Decreto 162/2019 y en el anexo VIII.1 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, pudiendo ser recurrida ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a su notificación, de conformidad con lo establecido en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.