

RESOLUCIÓN

ÍNDICE P APLICABLE A LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS DE AENA S.M.E., S.A. EN EL EJERCICIO 2023

(STP/DTSP/033/22)

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 14 de julio de 2022

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:

TABLA DE CONTENIDO

I. ANTECEDENTES.....	4
Primero.....	4
Segundo.-.....	4
II. FUNDAMENTOS DE DERECHO	5
Primero. Habilitación competencial	5
Segundo. Marco legal de la supervisión del índice de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas (índice P).....	5
III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DE AENA Y DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE P	9
Primero. Descripción del procedimiento de supervisión llevado a cabo por esta Comisión.....	10
Segundo. Valoración de la propuesta de Aena y determinación del índice P	12
A. Determinación de las tasas de variación de los índices del INE	12
B. Determinación de las ponderaciones	12
C. Índice L_{t-1} (personal)	13
D. Índice I_{t-1} (navegación aérea).....	14
E. Índice S_{t-1} (seguridad).....	15
F. Índice M_{t-1} (reparación y conservación).....	16
G. Índice A_{t-1} (limpieza)	18
H. Índice R_{t-1} (pasajeros con movilidad reducida).....	21
I. Índice O_{t-1} (servicios operativos e intensivos en mano de obra)	26
J. Índice E_{t-1} (energía eléctrica).....	28
K. Índice H_{t-1} (tributos locales)	36
IV. CONCLUSIONES	37

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Propuesta de índice P de Aena	10
Tabla 2. Costes servicios incluidos en el Índice P, coste total regulado y ponderaciones 2021 (miles de euros).....	13
Tabla 3. Costes servicios navegación aérea según contabilidad analítica (euros)	15

Tabla 4. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 80. Actividades de seguridad e investigación, media anual y variación interanual.....	16
Tabla 5. Índice de precios industriales (IPRI) de la división 33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo, media anual y variación interanual	17
Tabla 6. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 81.2 Actividades de limpieza, media anual y variación interanual	18
Tabla 7. Costes de limpieza presentados por Aena (millones de euros).....	19
Tabla 8. Costes de PMR presentado por Aena (millones de euros).....	25
Tabla 9. Importe de la Variación del Coste de PMR presentado por Aena	25
Tabla 10. Costes de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra presentado por Aena (millones de euros)	27
Tabla 11. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase 3514 Comercio de energía eléctrica, media anual y variación interanual.....	29
Tabla 12. Variaciones de precios anuales según OMIE, IPRI, costes de Aena y comparación de variaciones.	35
Tabla 13. Costes de tributos presentado por Aena (millones de euros).....	36
Tabla 14. Índice P corregido por la CNMC	37

I. ANTECEDENTES

Primero.- Con fecha 8 de junio de 2022 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 2023 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 las partidas de Limpieza y carros portaequipajes, Servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra y Energía, la correspondiente a la variación real del coste unitario que efectivamente se ha producido en cada caso, dada la diferencia entre el valor del coste unitario real que ha soportado Aena y el correspondiente índice de referencia.

Con todo ello, Aena presenta un valor del índice P, resultante de aplicar la fórmula sobre los costes de 2021, de un 2,20%.

Segundo.- Con fecha 8 de junio de 2022, 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 2023, 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 2023 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 (en adelante Ley 18/2014) 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 el 28 de septiembre de 2021.

El Anexo VIII de la Ley 18/2014 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, 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 $\alpha_{i,t}$.

8.^a Los costes de la energía eléctrica a través del coeficiente $\alpha_{i,t}$.

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 $\alpha_{i,t}$.

c) $L_{i,t}$ 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) $I_{i,t}$ 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) $S_{i,t}$ 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) $M_{i,t}$ 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) $A_{i,t}$ 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) $R_{i,t}$ 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) $O_{i,t}$ 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) $E_{i,t}$ 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) $H_{i,t}$ 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 de 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.
- 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	14,5%	L_{2021}	0,009
Navegación aérea	α_2	6,6%	I_{2021}	-0,029
Seguridad	α_3	4,9%	S_{2021}	0,012
Reparación y conservación	α_4	5,8%	M_{2021}	0,005
Limpieza y carros	α_5	1,6%	A_{2021}	0,059
PMR	α_6	1,3%	R_{2021}	0,027
Servicios intensivos en mano de obra	α_7	2,6%	O_{2021}	0,018
Energía	α_8	3,3%	E_{2021}	0,606
Tributos	α_9	4,6%	H_{2021}	0,001

Fuente: Aena

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

$$P_{2021} = 14,5\% \times 0,009 + 6,6\% \times (-0,029) + 4,9\% \times 0,012 + 5,8\% \times 0,005 + 1,6\% \times 0,059 + 1,3\% \times 0,027 + 2,6\% \times 0,018 + 3,3\% \times 0,606 + 4,6\% \times 0,001 = 0,0220$$

El valor del índice P obtenido por Aena es 2,20%, encontrándose dicho valor por encima del 1%, que es el límite impuesto en la disposición transitoria sexta, punto 2, de la Ley 18/2014.

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

El 8 de junio de 2022 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 2020 y 2021, los expedientes de contratación renovados o modificados durante los ejercicios 2020 y 2021 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 de 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 de COVID-19 en los aeropuertos gestionados por Aena, no se consideran incrementos de precios a los efectos de cálculo del presente índice², pues son 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 2021.

¹ Los cambios en el alcance pueden deberse, entre otros motivos, a variaciones en el volumen de actividad, a variaciones en los servicios objeto de contratación o 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.

Segundo. Valoración de la propuesta de Aena y determinación del índice P

A. Determinación de las tasas de variación de los índices del INE

Según se describe en el apartado II.Segundo. 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 ha venido haciendo en ejercicios anteriores, 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 2021, y la media anual de los mismos se comparará con la media de los valores correspondientes a 2020, obteniéndose de esta manera la tasa de variación interanual que se incorporará a la fórmula de cálculo.

B. Determinación de las ponderaciones

Según lo detallado en el apartado II.Segundo. 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 2021 sobre el total de costes regulados. En 2021 el coste regulado total alcanzó los 2.408,9 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 2021 (miles de euros)

	Costes	Ponderaciones
Personal propio Aena	[INICIO CONFIDENCIAL]	
Servicios de navegación aérea		
Servicios de seguridad		
Servicios de reparación y conservación		
Servicios de limpieza y recogida de carros		
Servicio PMR		
Servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra		
Energía eléctrica		
Asociados al pago de tributos locales		
Total costes regulados	[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 45,27% del total de los costes regulados.

Se ha verificado, a partir de los datos de la contabilidad analítica de Aena correspondiente al ejercicio 2021, 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.

C. 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 justificativo de que la subida salarial efectuada a sus empleados se ajusta a lo que indica el artículo 18.Dos de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 y a las autorizaciones recibidas de la Subdirección General de Gestión de Retribuciones y Puestos de Trabajo, dependiente de la Dirección General de Costes de Personal del Ministerio de Hacienda; dicha subida es del 0,9%.

Valoración

Tal y como establece el Real Decreto 162/2019, el incremento del 0,9% tomado como referencia por Aena en el ejercicio 2021 se corresponde con lo recogido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y, por tanto, este será el valor del índice a considerar al coincidir con la tasa de variación real del incremento del coste de su personal.

D. 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

Aena ha calculado una variación de precios del -2,9% en 2021 con respecto a 2020. Según indica el gestor aeroportuario, en el cálculo se han tenido en cuenta las variaciones en los precios del acuerdo con ENAIRE, las derivadas del acuerdo con el segundo operador de control aéreo, las del convenio con el Ministerio de Defensa, las de los servicios meteorológicos y por último las de los servicios de calibraciones CNS (Control, navegación y vigilancia).

Valoración

Los importes registrados en la contabilidad analítica (cuenta base de Aprovisionamientos) muestran un incremento de estos costes del 2,7% respecto al ejercicio 2020. No obstante, para el cálculo del valor del índice se debe incorporar únicamente el efecto generado por el incremento del precio; por este motivo Aena elimina el efecto generado por la variación debida a diversos factores como son los incrementos de la actividad o de su alcance. Así, de la información proporcionada por el gestor aeroportuario se pueden diferenciar las

variaciones de coste en los diferentes conceptos debidas a variaciones de precios, de forma que esta parte de variación de precios es la que se aplica para el cálculo del índice I₂₀₂₁.

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

El cálculo realizado por Aena es correcto y la variación del índice a incorporar a la fórmula en el ejercicio 2021 será de un -2,9%.

E. 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 calculado la variación interanual del índice IPS 80. Actividades de seguridad e investigación en un 1,16% y la tasa de variación real de los costes unitarios en un 9,33%, concluyendo que el valor del índice S_{t-1} debe ser el menor de los dos, esto es el 1,16%.

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 1,16%.

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

	2021T4	2021T3	2021T2	2021T1	2020T4	2020T3	2020T2	2020T1
80 Actividades de seguridad e investigación	104,094	103,74	103,289	102,972	102,468	101,945	102,381	102,537
Media anual	103,524				102,333			
Variación interanual	1,16%							

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 de precios

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, que incorpora el incremento del SMI, otros conceptos salariales como antigüedad, margen, etc. o incrementos del precio unitario en expedientes renovados, asciende a 9,33%, mientras que la variación del índice en 2021 con respecto a 2020 asciende a 1,16%. Por tanto, se considera correcto tomar el valor de 1,16% del IPS 80.

F. 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 0,50% y la tasa de variación real de los

costes unitarios en materia de mantenimiento en un 0,86%, concluyendo que el valor del índice M_{t-1} debe ser el menor de los dos valores, esto es, 0,50%.

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 0,5%. Por tanto, la tasa de variación interanual aportada por Aena es correcta.

Tabla 5. Índice de precios industriales (IPRI) de la división 33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo, media anual y variación interanual

Mes	2021	2020
12	104,496	103,748
11	104,411	103,44
10	103,789	103,528
9	104,012	103,949
8	103,944	103,498
7	103,986	103,658
6	104,114	103,468
5	104,269	104,153
4	103,884	103,479
3	103,881	103,402
2	104,387	103,453
1	104,522	103,71
Media anual	104,141	103,624
Variación interanual	0,50%	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Sobre la elección del menor valor entre la tasa de variación del IPRI 33 y el incremento de precios

El Real Decreto 162/2019 establece para el índice M_{t-1} el menor de los valores entre el IPRI 33 y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de mantenimiento.

La tasa de variación real de los costes de mantenimiento se ha calculado en base a 65 expedientes renovados en el ejercicio 2021 con variación de precios, y asciende a 0,86%, mientras que la variación del índice en 2021 con respecto a 2020 asciende a 0,50%. Por tanto, se considera correcto tomar el valor de 0,50% del IPRI 33.

G. 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 IPS del grupo 81.2 en un 0,33% y la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de limpieza en un 5,93%. Entre ambas Aena propone aplicar como índice A_{2021} el 5,93% solicitando la excepcionalidad para esta partida tal como se recoge en el apartado 2,f) del artículo 2 del Real Decreto 162/2019.

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 0,33%, siendo correcta, por tanto, la cifra aportada por Aena:

Tabla 6. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 81.2 Actividades de limpieza, media anual y variación interanual

	2021T4	2021T3	2021T2	2021T1	2020T4	2020T3	2020T2	2020T1
81.2 Actividades de limpieza	102,274	101,831	101,745	101,748	101,589	101,643	101,552	101,466
Media anual	101,900				101,563			
Variación interanual	0,33%							

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

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

Aena ha tomado para el cálculo de la tasa de variación las actuaciones de gasto correspondientes al servicio de limpieza de terminales en aeropuertos, al servicio de limpieza en oficinas de servicios centrales y al servicio de recogida de carros, que representan en su conjunto el 99,10 % del gasto total del servicio de limpieza en 2021. Para estas actuaciones se han analizado la totalidad de los expedientes, tanto renovados como vigentes, y se han identificado 7 con revisión de precios interanual que cubren el servicio en 24 aeropuertos incluyendo Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Una vez calculados los importes de incremento de precios se obtiene un valor del índice del 5,93%:

Tabla 7. Costes de limpieza presentados por Aena (millones de euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de información aportada por Aena

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

Aena solicita la aplicación de la excepcionalidad para el índice A_{2021} en base a dos factores. Por un lado, las diferencias en los servicios que integran este índice para Aena con respecto al índice IPS 81.2 calculado por el INE y, por otro lado, la concentración de un elevado número de expedientes nuevos en el ejercicio 2021 junto con la revisión de precios en los mismos.

En primer lugar, sobre la no comparabilidad del IPS 81.2 con la actividad de limpieza realizada por Aena, el operador indica que algunas actividades de limpieza medidas por el INE y recogidas en los epígrafes CNAE 81.21, 81.22 y 81.29 no son realizadas por Aena en sus instalaciones. En segundo lugar, Aena indica que los nuevos contratos adjudicados en 2021 no recogen únicamente la variación de precios entre 2020 y 2021, sino que recogen el acumulado de las variaciones desde la última vez que fueron adjudicados. Todos ellos han estado vigentes, como mínimo, por un plazo de 2 o 3 años, por lo que incorporan las variaciones, al menos, en el periodo 2018 a 2021. Entre las variaciones de precios que incluyen estos contratos el gestor indica los incrementos salariales derivados de los convenios provinciales, además de señalar también el posible impacto de diversos Reales-decretos aprobados en 2020 sobre medidas sociolaborales para hacer frente a la pandemia de COVID-19.

Con respecto a lo anterior, debe indicarse que 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”*.

Esta valoración ya fue realizada por esta Comisión en las resoluciones de revisión del índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias en los ejercicios 2020 y 2021. En dichas resoluciones se estableció que a estos efectos la CNMC debe considerar el Real Decreto 162/2019 y su incardinación en el marco de la Ley de desindexación de la economía española³ y su reglamento de desarrollo⁴ y en el resto de legislación relativa a la aprobación anual de las prestaciones patrimoniales públicas de Aena. En base a lo anterior, la CNMC deberá tomar en cuenta 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.

En este sentido el incremento en el coste unitario de los servicios de limpieza que propone Aena se debe a unos conceptos que no pueden considerarse excepcionales o eficientes con respecto al mercado. Los incrementos de coste derivados de los convenios provinciales afectan a todos los clientes de los servicios de limpieza por lo que su impacto ya está recogido en el índice IPS 81.2 y su inclusión como elemento excepcional implicaría una doble contabilización de este concepto. Tal como indica Aena, los Convenios Provinciales de Limpieza de Edificios cuentan con cláusulas de obligatoriedad de la subrogación de personal y, tal como ha expuesto en resoluciones anteriores esta Comisión en relación con los convenios colectivos sea cual fuere su ámbito territorial de aplicación⁵, los convenios colectivos así como cualquier otro acuerdo laboral que afecte al gestor aeroportuario son instrumentos comunes de modificación de los salarios y de las condiciones laborales que Aena debe incorporar como parte de su desempeño habitual, además de que, como se ha indicado, estos incrementos

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 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

⁵ Ver Resolución sobre el Índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020 (STP/DTSP/037/19).

de precios derivados de los convenios se incorporan a los correspondientes índices de precios del INE.

Por otro lado, sobre la no coincidencia exacta de los servicios específicos de limpieza medidos en el índice y las actividades efectivamente contratadas por Aena, debe destacarse que los índices de precios reflejan un valor representativo para un conjunto de servicios y actividades y, por tanto, resulta imposible su comparabilidad inmediata con los servicios y actividades que efectivamente consume una empresa. Para el caso particular de los servicios de limpieza se puede concluir que en gran medida las actividades de limpieza desarrolladas por Aena en los aeropuertos se encuentran reflejadas en el tipo de actividades recogidas en el IPS del grupo 81.2., tales como la limpieza general de oficinas o la limpieza y desinfección de edificios. En definitiva, el índice IPS 81.2 recoge un valor representativo para todas las actividades de limpieza y es, por tanto, el valor que resulta justificado como referencia de precio eficiente y buena gestión empresarial.

Finalmente, debe señalarse que el hecho de que se hayan renovado más expedientes en 2021 (dada la paralización provocada por la pandemia) no justifica la aplicación excepcional ya que los propios expedientes incluyen mecanismos anuales de revisión de precios y si, como indica el gestor, recogen actualizaciones de precios de varios ejercicios, tampoco deben considerarse puesto que el índice P calcula una variación de precios anual, en este caso del ejercicio 2021 con respecto al 2020. Por otro lado, las dos situaciones que señala Aena, la paralización temporal de contratos durante el periodo afectado por la pandemia y las medidas laborales aprobadas como consecuencia de la situación de alarma sanitaria, se reflejan también en el cálculo del índice del INE establecido en la fórmula de cálculo del índice P, en la medida en que las empresas que reportan los datos para su elaboración se han visto afectadas por situaciones contractuales y laborales similares.

En conclusión, esta Comisión establece que el valor del índice A_{2021} debe ser el menor entre la tasa de variación interanual del IPS 81.2 (0,33%) y la tasa de variación del coste unitario en materia de limpieza (5,93%), es decir, el 0,33%.

H. 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_{2021} obteniendo las diferencias de precios mensualmente entre 2020 y 2021, teniendo en cuenta que los contratos originales se modificaron durante unos meses por el impacto del COVID-19.

Propuesta de Aena

- (i) *Para los aeropuertos afectados por el expediente de contratación DEA 373/2017*

Este expediente engloba al grupo de 20 aeropuertos siguiente: 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. En conjunto estos aeropuertos suponen el 93% del gasto PMR en el ejercicio 2021.

Incremento de precio de enero a marzo de 2020 en que estaba en vigor el contrato original y de enero a marzo de 2021 en que estaba en vigor el contrato modificado

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 afectado por la pandemia con un 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 a partir del abril de 2020 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.

Como resultado de lo anterior se vieron afectados los meses de enero a marzo de 2021 (con el contrato modificado) frente a los meses de enero a marzo de 2020 (con el contrato original). Para realizar el cálculo del incremento de precio se comparan los importes reales de enero a marzo de 2021 con el importe calculado en base al tráfico de 2021 y los precios del contrato original sin modificar en 2020. De esta forma se obtiene el incremento de coste debido únicamente a la modificación de los precios del contrato, y no a modificaciones en el tráfico de pasajeros PMR.

La comparación da como resultado una variación del coste entre enero y marzo de 2021 con respecto a 2020, para el grupo de los 20 aeropuertos, que asciende a **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros.

Incremento de precio de abril a diciembre de 2020 en que estaba en vigor el contrato modificado y de abril a diciembre de 2021 en que estaba en vigor el contrato original

A partir de abril de 2021 se empezó a aplicar de nuevo el contrato original, una vez que los efectos de la pandemia se redujeron. Los importes entre abril y diciembre del ejercicio 2021 se comparan con los de los mismos meses del ejercicio 2020 en que estaba en vigor el contrato modificado.

Esto provoca un cálculo análogo al anterior, de forma que se calcula el importe que habría tenido el servicio con el tráfico que se registró de abril a diciembre de 2021 y el precio (modificado) de 2020 y se compara con el importe real certificado de abril a diciembre de 2021.

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

Incremento de precio de julio a octubre de 2021 en que estaba en vigor el contrato original

Excepcionalmente⁶, para los aeropuertos de Santiago de Compostela, Sevilla, La Palma y Tenerife Norte y en los meses de julio a octubre, se aplica la fórmula de actualización anual del coste de las certificaciones incluida en el contrato:

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

Siendo

- 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.

$$k_x = k_{x-1} \times (1 + 0,9 \times P_x)$$

⁶ Dado que en estos cuatro aeropuertos y para el periodo de julio a octubre se cubrían los costes de prestación del servicio PMR, no se aplicó la modificación de precio de los restantes 16 aeropuertos que forman parte del expediente *DEA 373/2017* y se atendió al cálculo de la variación de precios según la fórmula de certificación original.

- P₄: aplicable a la cuarta anualidad del contrato, incremento salarial del sector público de 2021 que se fija en el 0,9% según la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de 2020, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.
- $\Delta \frac{PMR}{pax}$: 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 que corresponde al ejercicio 2021, que es $0,9 \times P_4$, con el que Aena realiza un cálculo por aeropuerto siguiendo el siguiente esquema:

- Toma el importe certificado mensual.
- Toma el importe certificado mensual ajustado sin la actualización tarifaria establecida en el expediente, esto es, dividiendo el importe entre $(1+0,9 \times P_4)$.
- Resta, del importe certificado mensual, el importe ajustado para obtener la variación mensual debida a la actualización de los precios.

La suma de estos importes para cada uno de los aeropuertos en los meses de julio a octubre da como resultado la variación del coste, que asciende a **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros.

Por último, para el resto de los meses en que estaba en vigor el contrato modificado en 2020 y 2021 no se han producido incrementos de precios y las variaciones son únicamente de actividad.

(ii) *Para el resto de los aeropuertos*

El resto de los aeropuertos de la red de Aena únicamente suponen el 7% del coste PMR y están incluidos en otros expedientes. Estos expedientes están sujetos a una certificación fija en función del mes del año. Durante la pandemia, en algunos aeropuertos se realizó una suspensión parcial del contrato para adaptar el nivel servicio a la reducción de tráfico, como consecuencia se redujo la dotación de medios (personales y materiales); en los aeropuertos de menor tráfico no fue necesario realizar esta suspensión parcial. De esta forma, las diferencias de precios fueron mínimas, alcanzando un importe de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros.

El resultado final de la aplicación de esta metodología es un incremento en el coste del ejercicio 2021 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** euros que supone un valor para el índice R_{2021} del 2,65%:

Tabla 8. 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 DEA 373/2017 de la fórmula de actualización anual de precios que es, como se ha indicado, $0,9xP_4$, que arroja un resultado para el ejercicio 2021 de 0,81%. Sin embargo, a partir de abril de 2020, como consecuencia de los requerimientos establecidos en el Reglamento (CE) nº1107/2006⁷ 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 y a que se derivan, en última instancia, de requerimientos legales.

Dado lo anterior, en líneas generales se produce el siguiente esquema de cálculo del coste PMR: Durante los meses de enero a marzo de 2021 se comparan los costes unitarios incrementados por el impacto de la pandemia con los costes unitarios prepandemia de enero a marzo de 2020. A partir de abril de 2021 se volvió a la situación prepandemia y los importes certificados se ajustaron a los contratos originales, de forma que las variaciones de precios se produjeron entre unos costes unitarios originales en 2021 y unos costes unitarios incrementados en 2020.

En los demás aeropuertos, hubo reducidas variaciones de costes.

El desglose de los componentes descritos se indica en la siguiente tabla:

Tabla 9. Importe de la Variación del Coste de PMR presentado por Aena
(millones de euros)

[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

⁷ 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.

En base a lo anterior se considera que el cálculo realizado por Aena es correcto, ya que recoge las variaciones reales de precios producidas por la pandemia, aparte de las actualizaciones anuales de precios que se establecen en los contratos. Además, estas variaciones se han calculado por mes y por aeropuerto en función del momento en que en cada uno de ellos estuviera vigente el contrato original o el contrato modificado por razón de la pandemia. De esta forma, la variación a incorporar a la fórmula en el ejercicio 2021 será del 2,65%.

I. 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_{2021} sobre los costes de personal, la tasa de variación de las retribuciones del personal público derivada del artículo 18. Dos de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 asciende al 0,9%. Por otro lado, la tasa de variación real de los costes unitarios de los expedientes intensivos en mano de obra asciende al 1,8%. Entre ambas Aena propone aplicar como índice O_{2021} el 1,8% solicitando la excepcionalidad para esta partida en el apartado 2,f) del artículo 2 del Real Decreto 162/2019.

Valoración

Sobre la tasa de variación anual de las retribuciones del personal público

Tal y como establece el Real Decreto 162/2019, el incremento del 0,9% tomado como referencia por Aena en el ejercicio 2021 se corresponde con lo recogido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y, por tanto, este será el valor que debe considerarse.

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

Dada la distinta naturaleza de los servicios que se prestan bajo este epígrafe Aena ha analizado las cuentas contables a las que se imputan sus contratos y ha determinado analizar, de entre ellas, las cuentas “629800 Servicios de

información al público”, “629900 Otros servicios externos” y “629950 Otros servicios externos medio ambientales” que representan el 43% del total del gasto en estos servicios. El resto de las cuentas no se analizan porque, o bien los nuevos contratos hacen referencia a servicios que no se prestaban con anterioridad, o bien los nuevos contratos no conllevan variaciones de precios.

Por tanto, de las tres cuentas indicadas Aena ha examinado 75 expedientes nuevos en 2020 o 2021, con primera certificación en 2021. Para cada uno de ellos analiza el incremento de coste, determinando qué parte corresponde a un aumento de precio, lo cual se produce en 22 de los mismos, y qué parte corresponde a un mayor alcance de los servicios y no debe ser considerada.

Como resultado de estos cálculos, el incremento de precios en el ejercicio con respecto al ejercicio anterior asciende a 1,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 1,8%:

Tabla 10. 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

De la revisión de la metodología aplicada por Aena se concluye que, pese a analizar únicamente un porcentaje inferior al 50% del total del coste, ello permite calcular adecuadamente la variación del coste unitario.

Sobre la valoración de la solicitud de aplicación excepcional de la tasa de variación real de los costes unitarios de los servicios intensivos en mano de obra

Aena solicita la aplicación de la excepcionalidad para el índice O_{2021} debido a los incrementos de precios producidos en dos expedientes concretos que son, por un lado, el expediente de gestión de residuos del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y, por otro lado, el contrato del servicio de asistencia sanitaria del aeropuerto de Palma de Mallorca.

En el primer caso el incremento de precios se produce porque el adjudicatario traslada a Aena un aumento en el coste de prestación del servicio debido a un menor retorno por la valoración de los residuos y a unos mayores costes de transporte y gestión de estos. En el segundo caso el incremento se produce porque en la última licitación hubo una menor competencia y no se produjo una bajada de precio en la adjudicación tan amplia como en licitaciones anteriores.

Como ya se ha indicado para el índice A de limpieza, en base al artículo 2 del Real Decreto 162/2019 apartado 2, f) *“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”*.

En este sentido, debe destacarse que en el caso particular de los servicios intensivos en mano de obra esta Comisión debe remitirse a las limitaciones para la traslación de los costes de la mano de obra contenidas tanto en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española como en el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla. En concreto, el artículo 5 del Real Decreto, en consonancia con la Ley, trata específicamente los costes de la mano de obra estableciendo que estos costes podrán trasladarse o incluirse, en su caso, en la revisión, pero ese traslado tendrá un límite máximo que será el incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Adicionalmente, debe resaltarse que los incrementos de precios producidos en los contratos indicados no se deben a situaciones que puedan reconocerse excepcionalmente como plantea el real decreto, sino a circunstancias que pueden considerarse ordinarias en la gestión habitual de la actividad empresarial que provocan variaciones en la rentabilidad de los negocios, y que, por tanto, no resulta aplicable el artículo 2 del Real Decreto 162/2019 apartado 2, f).

En conclusión, se debe rechazar la aplicación excepcional solicitada y declarar aplicable el valor mínimo entre los dos elementos recogidos en la norma, es decir, 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.

De esta forma, para el índice O_{2021} sobre los costes de servicios intensivos en mano de obra, el valor a aplicar en la fórmula es el 0,9% de las retribuciones al personal público, frente al 1,8% de tasa de variación de los costes unitarios.

J. Índice E_{t-1} (energía eléctrica)

Según lo establecido en el Real Decreto 162/2019, este es un índice de aplicación directa, siendo 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

En la propuesta de Aena el valor calculado para el índice es de 19,2%. Aun cuando no lo dispone el real decreto, Aena ha realizado el cálculo de la variación del precio de la energía según sus costes. En base a este cálculo, Aena indica que ha tenido una variación de precios del 134,5%, solicitando la aplicación de la excepcionalidad según lo recogido en el apartado 2, f) del artículo 2 del Real Decreto 162/2019.

Valoración

Sobre la tasa de variación del índice

En primer lugar, se realizará la comprobación del cálculo del índice del INE para posteriormente analizar la solicitud de excepcionalidad planteada por el gestor aeroportuario. Tal y como se puede apreciar en la siguiente tabla, la tasa de variación interanual del índice del 2021 con respecto a 2020 fue de un 19,2%.

Tabla 11. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase 3514 Comercio de energía eléctrica, media anual y variación interanual

Mes	2021	2020
12	137,298	94,337
11	129,1	92,833
10	129,224	91,176
9	116,979	91,83
8	109,678	91,028
7	106,384	93,435
6	104,723	89,903
5	100,426	88,347
4	99,414	89,394
3	93,502	92,664
2	94,181	95,654
1	99,011	96,687
Media anual	109,993	92,274
Variación interanual	19,2%	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Por tanto, el valor del índice propuesto por Aena (19,2%) es correcto.

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

Aena solicita en su propuesta que, en lugar de lo establecido en el artículo 2.1 j) del Real Decreto 162/2019 para el término E_{t-1} de la fórmula definido como la “*tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del índice de precios industriales (IPRI) de la clase “3514. Comercio de Energía Eléctrica” publicado por el Instituto Nacional de Estadística*”, se aplique la variación de coste unitario soportado, dada la diferencia sustancial entre la variación del índice IPRI, que es del 19,2%, y la variación de su coste real, que ha sido, según Aena, del 134,5% y se debe fundamentalmente a que su contrato de suministro está indexado al mercado OMIE⁸.

Aena invoca para ello la aplicación de la excepcionalidad del apartado f) del artículo 2.2 del Real Decreto 162/2019.

Valoración de la solicitud de aplicación del artículo 2.2.f) al término de la energía

Respecto de esta solicitud debe señalarse que el apartado f) del artículo 2.2 no resulta aplicable al término de la energía puesto que el legislador ha determinado expresamente que los incrementos en los precios de la energía que soporta Aena se incorporen al índice P a través de la tasa de variación interanual del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del IPRI de la clase 3514, no estableciendo ningún otro término de comparación, a diferencia de lo que sucede en los demás elementos de la fórmula.

Así, cuando el apartado 1 del artículo 2 establece cómo debe determinarse la variación de precios de cada uno de los servicios que conforman el índice P, el Real Decreto 162/2019 por lo general define dos elementos de comparación, por un lado la tasa de variación interanual reflejada en un índice, y por otro la tasa de variación de una partida de coste concreta de la contabilidad analítica de Aena, debiendo aplicarse con carácter general el menor de los dos valores, y sólo cuando el índice sea inferior a la tasa de variación de los costes de Aena recogidos en su contabilidad y sea de aplicación el artículo 2.2.f), excepcionalmente esta última.

Sin embargo, en el caso del coste de la electricidad exclusivamente se establece como aplicable la tasa de variación reflejada por el índice del IPRI 3514 *Comercio de energía eléctrica* en los términos contenidos en dicho Real Decreto y no se define ni concreta en dicha norma ninguna partida de costes alternativa. Es decir,

⁸ Las siglas de OMIE responden Operador del Mercado Ibérico de Energía, que es la organización que gestiona todos los mercados eléctricos existentes en España y Portugal.

no está definida en la norma otra magnitud con la que comparar el índice, como sí sucede para el resto de los elementos que configuran la fórmula.

Por tanto, debe destacarse, con carácter previo a cualquier análisis, que Aena está solicitando la aplicación de una magnitud que no está contemplada en el Real Decreto, que únicamente prevé la aplicación de la variación reflejada en el índice 3514 de *Comercio de energía eléctrica* para el cálculo de la variación de los precios de la energía.

En conclusión, y atendiendo a la finalidad del Real Decreto 162/2019 y su incardinación en el marco de la Ley de desindexación de la economía española y su reglamento de desarrollo, así como de la Ley 18/2014 que introduce el índice P, ha de interpretarse que el apartado f) sólo es aplicable en los casos en que el propio real decreto señala dos posibles supuestos y aplica con carácter general el que resulta más eficiente de los dos. En este contexto tiene sentido que, siendo ésta la regla general, se permita a la CNMC determinar aplicable la otra magnitud, únicamente en los casos en que excepcionalmente resulte justificado. Por el contrario, no tiene sentido aplicar esta excepción en los casos en que el real decreto ha establecido la aplicación de la variación reflejada en un índice sin establecer ninguna otra magnitud alternativa.

A lo anterior hay que añadir que lo que parece estar planteando Aena en su solicitud es la inadecuación del índice del IPRI indicado en el Real Decreto 162/2019 para reflejar el incremento del precio de la energía, cuestión esta que excede de la competencia de la CNMC como organismo supervisor.

Aun cuando el apartado f) del artículo 2.2 fuera aplicable al término de la energía, que no, esta Comisión tampoco accedería a la solicitud de Aena de aplicar la variación de los costes unitarios de la energía eléctrica por ella calculada en lugar de la del índice IPRI, por la razón que se explica a continuación.

La excepción permitida en el apartado 2.f) del artículo 2 del Real Decreto 162/2019 no se aplica de manera automática a propuesta de Aena siempre que se produzca una diferencia sustancial entre las tasas de variación de los términos de comparación, sino que corresponde a la CNMC valorar la pertinencia de aplicar la excepción y, en su caso, autorizarla teniendo en cuenta el sentido del Real Decreto y su incardinación en el marco establecido por la Ley de desindexación de la economía española y su reglamento de desarrollo, así como por la Ley 18/2014.

Al tratarse de una solicitud a considerar sólo excepcionalmente, es Aena quien debe justificar su pertinencia. Para ello Aena alega que el incremento del coste

de la energía es una situación excepcional y como prueba de ello alude a que el Gobierno de España ha dictado una serie de reales decretos-ley para hacer frente al incremento de precio o costes de la electricidad en los mercados mayoristas durante el año 2021, siendo éste un instrumento normativo que debe aprobarse sólo en caso de extraordinaria y urgente necesidad.

Frente a esta alegación debe subrayarse que el hecho de que el mercado mayorista de electricidad haya experimentado un importante incremento de precios y que el Gobierno se haya visto obligado a adoptar medidas urgentes para mitigar su impacto sobre los consumidores (especialmente consumidores domésticos, industria electro intensiva y otras medidas de aplicación general para reducir los costes del sistema eléctrico), no implicaría que la CNMC debiera acceder a la solicitud de Aena. Es decir, esta Comisión considera que no todo incremento sustancial de costes, aun motivado por causas excepcionales, debe conllevar necesariamente la utilización de la variación del coste real de Aena en la fórmula del índice P.

En primer lugar, porque el índice específico establecido por el Real Decreto ya está diseñado para recoger estos incrementos “excepcionales” de precio⁹ que el mercado mayorista experimenta. Por este motivo, lo que debería valorarse por esta Comisión es si concurren otras circunstancias que requieran la inaplicación de la variación reflejada por el índice.

Como ha manifestado esta Comisión en resoluciones anteriores en relación con el índice P¹⁰, para hacer esta valoración *“la CNMC ha de tener en cuenta el sentido del Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y su incardinación en el marco establecido por la Ley de desindexación de la economía española y su reglamento de desarrollo. Como se explica en el Anexo VIII de la Ley 18/2014 y en la exposición de motivos del Real Decreto 162/2019, el índice P contempla las variaciones anuales de precios de inputs fuera del control del operador, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. Para ello, el mecanismo de cálculo del índice P debe responder a los principios de referenciación a costes, eficiencia y buena gestión empresarial y no podrá referenciarse a ningún índice general de precios.*

⁹ En este sentido cabe mencionar que el índice IPRI clase 3514 ha pasado de ser de -6,8% en 2020 a 19,2% en 2021.

¹⁰ Resolución de 7 de noviembre de 2019 sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020 (STP/DTSP/037/19) y Resolución de 30 de noviembre de 2021 sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 (STP/DTSP/047/21).

Por tanto, la aprobación de la propuesta de Aena cuando se produzca una diferencia sustancial, entre ambas tasas de variación no puede tener carácter automático, sino que ha de ser valorada por la CNMC en el marco de la normativa aplicable. Al tratarse de una excepción a la regla general, se deberá supervisar, en primer lugar, si la tasa de variación reflejada en el INE es sustancialmente inferior a la variación real de los costes unitarios y, en segundo lugar, si concurren circunstancias excepcionales, que se aparten de lo ordinario y justifiquen la aplicación de esta excepción.

Según lo anterior, la CNMC deberá tomar en cuenta 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.”

A estos efectos, la CNMC considera que sólo sería excepcionalmente aplicable el coste real en el caso en que el índice específico del servicio no recogiera el impacto de la subida de precios y se tratase de incrementos sobre los cuales el gestor no tuviera ninguna capacidad de previsión o negociación.

Así, en anteriores resoluciones la CNMC únicamente ha considerado que concurrían estas circunstancias excepcionales en un caso muy específico de incrementos en los costes unitarios de los servicios de seguridad en los aeropuertos de Aena como consecuencia de la creación de ciertos pluses salariales que, por el concreto impacto en los costes de Aena y en virtud de las circunstancias y de los instrumentos jurídicos que originaron este incremento, no podrían haber sido anticipados o controlados en parte por Aena con una gestión más eficiente.

En sentido contrario, la CNMC no ha considerado excepcionalmente aplicable la variación del coste real cuando, a pesar de existir diferencias sustanciales, los incrementos de los precios se encontraban incluidos en los índices del INE, caso del aumento del salario mínimo interprofesional, de la renovación de los convenios colectivos o de cualquier otro instrumento común de modificación de los salarios cuya gestión debe afrontar Aena como parte de su desempeño habitual.

Finalmente, por los criterios de eficiencia y buena gestión empresarial, tampoco deberá aplicarse el valor más alto en los casos en que el operador pueda disponer de una cierta capacidad de previsión o de negociación, al menos sobre ciertos elementos del coste, como pueden ser los incrementos antes mencionados derivados de convenios colectivos o de renovaciones de contratos

de servicios o, como en el caso que nos ocupa, el contrato de suministro de electricidad en el mercado y/o la posibilidad de contratar una cobertura de riesgo por la variación de costes de una actividad.

En el caso del índice P aplicable a 2023, la diferencia entre la variación de los precios reflejada por el índice y la variación que han experimentado los costes de Aena como consecuencia de que Aena ha contratado el suministro con los precios indexados al mercado mayorista (OMIE) cuando existen otras opciones disponibles, no podría considerarse tampoco una causa excepcional y no previsible o fuera del control del operador que permitiera aplicar la excepcionalidad solicitada.

En este sentido, y en relación con los contratos indexados, hay que mencionar que en el caso en que Aena no esté dispuesta a asumir el riesgo derivado de las diferencias que se puedan producir en los precios en el mercado, tiene la posibilidad de contratar los instrumentos de cobertura que considere oportunos. Así, por ejemplo, según indica la propia Aena, podría haber cubierto esta eventualidad en 2021 por un coste de 8 millones de euros en el mercado de electricidad a plazo (OMIP).

A este respecto, un reconocimiento del 19,2% de variación de precio de la energía, que es el que refleja el IPRI, supone en términos monetarios 10 millones de euros, que podrían haber financiado la cobertura de 8 millones que hubiera podido amortiguar el incremento de coste¹¹ ahora solicitado como excepcional. Es decir, el impacto sobre los costes de la energía depende claramente de una decisión empresarial de Aena, que consideró en su momento más adecuado un contrato indexado al mercado en lugar de contratar algún tipo de cobertura contra el riesgo de un incremento de los costes de la energía.

De modo que Aena disponía de instrumentos de cobertura contra el riesgo de incrementos de los costes que podría haber contratado. Este tipo de decisiones son, de hecho, las que pretende el legislador que Aena se plantee y adopte, en su caso, comportándose de la manera más eficiente posible, sin esperar que la normativa le cubra de toda eventualidad y todo riesgo.

Por tanto, en la medida en que el coste real de Aena se desvía del índice como consecuencia de decisiones empresariales libremente adoptadas, no se considera justificado que deban aplicarse incrementos de precios distintos de los

¹¹ Aena estima este coste imputable a las prestaciones patrimoniales públicas y por tanto al índice P en 45,6 millones de euros.

ya en él recogidos, conforme a los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

Por otra parte, caso de haber comparado año a año la variación de costes efectivamente incurridos por el operador y los reflejados por el índice del IPRI, el resultado habría sido el siguiente:

Tabla 12. Variaciones de precios anuales según OMIE, IPRI, costes de Aena y comparación de variaciones.

	2018	2019	2020	2021
OMIE	9,70%	-16,80%	-28,80%	229,60%
IPRI	3,90%	0,90%	-6,80%	19,20%
Variación real costes Aena	0,4%	11,2%	-22,1%	134,5%
Variación con comparación (*)	0,4%	0,90%	-22,1%	19,20%

(*) En caso de que se optara por el mínimo entre el IPRI y los costes de Aena.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, INE y OMIE

Desde 2018, primer ejercicio de referencia sobre el que se calculó el índice P y considerando la evolución del IPRI, Aena ha tenido una variación acumulada hasta 2020 para el término de la energía de un -2,3%. Sin embargo, si se hubiese establecido un término de comparación para este servicio con los costes de Aena, la variación acumulada que se debería haber trasladado al cálculo del índice P hubiera sido de un -21,1%.

Es decir, la referencia del IPRI establecida en el Real Decreto 162/2019 ha resultado beneficiosa para Aena hasta 2020, no habiendo podido trasladarse esa circunstancia al índice P al no establecerse la variación de costes efectivamente incurridos por Aena como magnitud de comparación. Por tanto, hacerlo ahora con los resultados correspondientes al ejercicio 2021 provocaría, además de lo antes expuesto, una situación asimétrica en el tratamiento de los costes de la energía, que no está contemplada por la norma y que favorecería de manera injustificada a Aena.

Aena argumenta también que el IPRI, como índice, no representa la evolución de precios que ha experimentado la energía, por lo que no sería aplicable.

Frente a este argumento debe indicarse que las variaciones de precios del IPRI se obtienen en una encuesta de establecimientos industriales que se consideran

representativos según la Encuesta Estructural de Empresas, por lo que es lógico que no refleje los incrementos de precios de Aena sino la variación de precios en el conjunto de la economía española para un sector concreto de actividad que es el de Comercio de energía eléctrica. La voluntad del legislador al proponer la variación de este índice como magnitud para establecer la variación de los costes de la energía que deben aplicarse a Aena es precisamente incentivar la eficiencia de esta empresa al contratar la energía y gestionar estos costes.

En conclusión, el Índice P regulado por el Real Decreto 162/2019, como excepción a la prohibición general de indexación, está elaborado para Aena con referencia a índices específicos que entiende el legislador que se adecúan a su estructura de costes, es decir a los *inputs* que utiliza, con la idea de limitar los efectos inflacionistas y de constituirse en una referencia de eficiencia para el operador. Por ello, el impacto del incremento generalizado de los precios de la energía en los costes de Aena se recoge de manera adecuada a través del índice IPRI específico que refleja, en la forma prevista por el legislador, el incremento de precios de *inputs* fuera del control del operador, sin que a juicio de esta Comisión concurren motivos que puedan justificar la aplicación excepcional de incrementos de precios distintos que, por otra parte, el propio Real Decreto no contempla.

K. 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 0,10%, que recoge variaciones tanto en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) como en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) de 2021 con respecto a 2020. 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 2021 con respecto a 2020 y la ha dividido entre el importe de la cuenta de tributos en 2020 (“631000 Tributos”) ajustada sin actividades no reguladas¹². Aena ha realizado 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 0,10%.

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 2021 es adecuada, salvo por los aspectos mencionados en el apartado III.Segundo.
- No procede la aplicación excepcional de la tasa de variación real de los costes unitarios propuesta por Aena al amparo de lo previsto en la letra f) del apartado 2 del artículo 2 del Real Decreto 162/2019 para el cálculo del índice de limpieza (A), de los servicios operativos intensivos en mano de obra (O) y de la energía (E) en el ejercicio 2021, por los motivos expresados en el apartado III.Segundo.

Por tanto, el valor corregido por esta Comisión de los distintos elementos que configuran la fórmula del índice P correspondiente al ejercicio 2021 es el siguiente:

Tabla 14. Índice P corregido por la CNMC

	Coficiente		Índice	
Personal	α_1	14,5%	L_{2021}	0,009
Navegación aérea	α_2	6,6%	I_{2021}	-0,029
Seguridad	α_3	4,9%	S_{2021}	0,012
Reparación y conservación	α_4	5,8%	M_{2021}	0,005
Limpieza y carros	α_5	1,6%	A_{2021}	0,003*
PMR	α_6	1,3%	R_{2021}	0,027

¹² 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 en 2020.

Servicios intensivos en mano de obra	α_7	2,6%	O_{2021}	0,009*
Energía	α_8	3,3%	E_{2021}	0,192*
Tributos	α_9	4,6%	H_{2021}	0,001

* 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:

$$P_{2021} = 14,5\% \times 0,009 + 6,6\% \times (-0,029) + 4,9\% \times 0,012 + 5,8\% \times 0,005 + 1,6\% \times 0,003 + 1,3\% \times 0,027 + 2,6\% \times 0,009 + 3,3\% \times 0,192 + 4,6\% \times 0,001 = 0,0072$$

Por tanto, el valor del índice P corregido por esta Comisión para el ejercicio 2021 es del 0,72%.

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 0,72% en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, 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.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y Sector Postal y notifíquese a Aena S.M.E., S.A.

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.