

RESOLUCIÓN

ÍNDICE P APLICABLE A LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS DE AENA S.M.E., S.A. EN EL EJERCICIO 2024

(STP/DTSP/023/23)

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D.^a Pilar Sánchez Núñez

D.^a María Ortiz Aguilar

D.^a María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 8 de junio de 2023

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	10
Primero. Descripción del procedimiento de supervisión llevado a cabo por esta Comisión	11
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	13
C. Índice L_{t-1} (personal)	14
D. Índice I_{t-1} (navegación aérea).....	14
E. Índice S_{t-1} (seguridad).....	15
F. Índice M_{t-1} (reparación y conservación).....	17
G. Índice A_{t-1} (limpieza)	18
H. Índice R_{t-1} (pasajeros con movilidad reducida).....	20
I. Índice O_{t-1} (servicios operativos e intensivos en mano de obra)	25
J. Índice E_{t-1} (energía eléctrica)	27
K. Índice H_{t-1} (tributos locales)	28
IV. CONCLUSIONES	28

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 2022 (miles de euros).....	13
Tabla 3. Costes servicios navegación aérea según contabilidad analítica.....	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	18
Tabla 6. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo 81.2 Actividades de limpieza, media anual y variación interanual	19
Tabla 7. Costes de limpieza presentados por Aena (millones de euros)	20
Tabla 8. Costes de PMR presentado por Aena (millones de euros).....	24
Tabla 9. Importe de la Variación del Coste de PMR presentado por Aena	24
Tabla 10. Costes de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra presentado por Aena (millones de euros)	26
Tabla 11. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase 3514 Comercio de energía eléctrica, media anual y variación interanual.....	27
Tabla 13. Costes de tributos presentado por Aena (millones de euros).....	28
Tabla 14. Índice P 2022	29

I. ANTECEDENTES

Primero.- Con fecha 22 de mayo de 2023 tuvo entrada en el Registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) un escrito de la Directora 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 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).

Según Aena, el valor del índice P resultante de aplicar la fórmula establecida en el artículo 2 del Real Decreto 162/2019 es de 3,5%.

Asimismo, Aena manifiesta en su escrito que al haber superado dicho índice el valor anual del 1% ha procedido a revisar otras partidas de costes con arreglo al principio de eficiencia y buena gestión económica en aplicación de lo previsto en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, Ley 18/2014), no habiendo sido posible compensar otras partidas de costes con medidas de eficiencia sin poner en riesgo los estándares de calidad previstos en el DORA.

Segundo.- Con fecha 24 de mayo de 2023 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 2024, 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 2024 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.

La supervisión de la CNMC sobre el valor del índice P se realiza sin perjuicio de que, conforme a lo previsto en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, en el caso de que este índice supere anualmente el 1% corresponde al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, determinar la imposibilidad de garantizar la subida máxima de ingresos por pasajero del 0% a través de medidas de eficiencia y apreciar la necesidad de aumentar el ingreso máximo por pasajero por encima de dicho límite.

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 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 está 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 $\alpha_{..}$.

6.^a Los servicios de atención a personas con movilidad reducida (PMR) a través del coeficiente $\alpha_{..}$.

7.^a Los servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra a través del coeficiente $\alpha_{..}$.

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

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 $\alpha_{..}$.

c) $L_{..}$ 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) $I_{..}$ 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) $S_{..}$ 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) $M_{..}$ 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.

Finalmente, para este ejercicio tarifario es relevante lo previsto en la disposición transitoria sexta, apartado 2, letra c) de la Ley 18/2014, según la cual *“En el caso de que el índice P definido en el anexo VIII superase anualmente el 1%, se revisarán otras partidas de coste con arreglo al principio de eficiencia y buena gestión económica. Si por motivos excepcionales no fuese posible garantizar la subida máxima de ingresos reflejada en el apartado 1 a través de medidas de eficiencia, el Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, apreciará la necesidad de aumentar los ingresos máximos por pasajero por encima de los límites previstos en el apartado 1”*, siendo el límite de incremento del ingreso máximo establecido en ese apartado el 0% hasta 2025.

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}	0,035
Navegación aérea	α_2	6,3%	I_{2021}	0,002
Seguridad	α_3	6,6%	S_{2021}	-0,009
Reparación y conservación	α_4	6,5%	M_{2021}	0,000
Limpieza y carros	α_5	2,4%	A_{2021}	0,018
PMR	α_6	2,2%	R_{2021}	0,062
Servicios intensivos en mano de obra	α_7	3,0%	O_{2021}	0,035
Energía	α_8	6,6%	E_{2021}	0,406
Tributos	α_9	4,3%	H_{2021}	0,017

Fuente: Aena

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

$$P_{2021} = 14,5\% \times 0,035 + 6,3\% \times 0,002 + 6,6\% \times (-0,009) + 6,5\% \times 0,000 + 2,4\% \times 0,018 + 2,2\% \times 0,062 + 3,0\% \times 0,035 + 6,6\% \times 0,406 + 4,3\% \times 0,017 = 0,035$$

El valor del índice P obtenido por Aena es de un 3,5%, encontrándose dicho valor por encima del 1%, que es el límite impuesto en la disposición transitoria sexta, apartado 2, de la Ley 18/2014.

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

El 22 de mayo de 2023 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 2021 y 2022, los expedientes de contratación renovados o modificados durante los ejercicios 2021 y 2022 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

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.

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 2022.

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 2022, y la media anual de los mismos se comparará con la media de los valores correspondientes a 2021, obteniéndose de esta manera la tasa de variación interanual que se incorporará a la fórmula de cálculo.

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.

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 2022 sobre el total de costes regulados. En 2022 el coste regulado total alcanzó los 2.581,2 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 2022 (miles de euros)

	Costes	Ponderaciones
Personal propio Aena	374.519	14,5%
Servicios de navegación aérea	161.723	6,3%
Servicios de seguridad	170.616	6,6%
Servicios de reparación y conservación	167.658	6,5%
Servicios de limpieza y recogida de carros	61.227	2,4%
Servicio PMR	55.651	2,2%
Servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra	77.824	3,0%
Energía eléctrica	171.025	6,6%
Asociados al pago de tributos locales	112.044	4,3%
Total costes regulados	2.581.176	

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 52,4% del total de los costes regulados.

Se ha verificado, a partir de los datos de la contabilidad analítica de Aena correspondiente al ejercicio 2022, 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 19.Dos de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y el incremento retributivo adicional del personal al servicio del sector público establecido en el artículo 23 del Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre.

Asimismo, Aena declara que esta se ajusta 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. La subida aplicada es de un 3,5%.

Valoración

Tal y como establece el Real Decreto 162/2019, el incremento del 3,5% tomado como referencia por Aena en el ejercicio 2022 se corresponde con lo recogido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (2%) incrementado en un 1,5% adicional autorizado por el Real Decreto-ley 18/2022. Asimismo, este valor coincide con la tasa de variación real del incremento del coste de personal de Aena y con el valor propuesto por el gestor aeroportuario, siendo por tanto este valor (3,5%) el que se tomará como referencia para el cálculo del índice.

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 0,2% en 2022 con respecto a 2021. Según indica el gestor aeroportuario, en el cálculo se han tenido en cuenta las variaciones en los precios derivadas 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).

Respecto a los contratos de servicios ATM/CNS con Enaire, Ferronats y Saerco, Aena no los ha considerado en la revisión de precios ya que se encuentran recogidos en el DORA 2022-2026 a su precio actual.

Valoración

Los importes registrados en la contabilidad analítica (cuenta base de Aprovisionamientos) muestran un incremento de estos costes del 0,2% respecto al ejercicio 2021. 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 I_{2022} .

Los importes correspondientes se muestran en la siguiente tabla, en la que no se registran las variaciones de precios en los contratos de servicios ATM/CNS con Enaire, Ferronats y Saerco al estar recogidas en el DORA II.

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 2022 será de un 0,2%.

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 2,83% y la tasa de variación real de los costes unitarios en un -0,85%, concluyendo que el valor del índice S_{t-1} debe ser el menor de los dos, esto es el -0,85%.

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 2,83%.

En la siguiente tabla, y a partir de los datos publicados por el INE, se muestran los valores trimestrales, su media anual 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

	2022T4	2022T3	2022T2	2021T1	2021T4	2021T3	2021T2	2021T1
80 Actividades de seguridad e investigación	106,726	106,446	106,293	106,339	104,094	103,74	103,289	102,972
Media anual	106,451				103,524			
Variación interanual	2,83%							

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 ha sido en este periodo de un -0,85%. Esta reducción se ha producido principalmente porque los contratos de determinados aeropuertos se encontraban en su segundo año de vigencia y, al no establecerse incremento de precio en este segundo año, no han afectado a la tasa de variación del coste unitario.

Dado que la variación real de los costes unitarios es inferior a la del IPS 80, se considera correcto tomar el valor -0,85% correspondiente a la tasa de variación real de los costes de seguridad.

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 2,72% y la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de mantenimiento en un 0,002%, concluyendo que el valor del índice M_{t-1} debe ser el menor de los dos valores, esto es, 0,002%.

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 2,72%. 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	2022	2021
12	108,063	104,496
11	107,371	104,411
10	106,985	103,789
9	106,98	104,012
8	107,028	103,944
7	106,488	103,986
6	106,316	104,114
5	107,172	104,269
4	106,724	103,884
3	106,942	103,881
2	106,803	104,387
1	106,804	104,522
Media anual	106,973	104,141
Variación interanual	2,72%	

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 81 expedientes renovados en el ejercicio 2022 en los que se ha producido variación de precios, y asciende a un 0,002%, mientras que la variación del índice en 2022 con respecto a 2021 es de un 2,72%. Por tanto, se considera correcto tomar el valor de 0,002% de variación del coste real.

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 1,82% y la tasa de variación real de los costes unitarios en materia de limpieza en un 4,16%. Entre ambas, y conforme a lo que se indica en el Real Decreto 162/2019 Aena propone aplicar el valor menor correspondiente a un 1,82%.

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 1,82%, 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

	2022T4	2022T3	2022T2	2021T1	2021T4	2021T3	2021T2	2021T1
81.2 Actividades de limpieza	104,042	103,849	103,67	103,462	102,273	101,831	101,745	101,748
Media anual	103,756				101,899			
Variación interanual	1,82%							

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 99,39 % del gasto total del servicio de limpieza en 2022.

Para estas actuaciones se han analizado la totalidad de los expedientes, tanto renovados como vigentes, y se han identificado 13 con revisión de precios interanual, que cubren el servicio en 12 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 de variación del coste unitario del 4,16%:

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 elección del menor valor entre la tasa de variación del IPS 81.2 y el incremento de precios

El Real Decreto 162/2019 establece para el índice A_{t-1} el menor de los valores entre el IPS 81.2 y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de limpieza.

Se han comprobado los valores aportados y como consecuencia el índice A_{2022} debe ser el menor entre la tasa de variación interanual del IPS 81.2 (1,82%) y la tasa de variación del coste unitario en materia de limpieza (4,16%), es decir, un 1,82%.

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_{2022} obteniendo las diferencias de precios mensualmente entre 2021 y 2022, 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. Los aeropuertos de este grupo que generan gasto en el ejercicio 2022 suponen alrededor del 25% del gasto total de PMR.

Aena analiza el incremento de precio que se ha dado en este contrato en el año 2022 comparando la certificación de cada mes con la correspondiente al ejercicio 2021 en cada aeropuerto. Además, y debido a la brusca caída del tráfico durante la pandemia, fue necesario realizar modificaciones y suspensiones parciales de contrato que condicionan el cálculo de la variación de precios dando lugar a dos situaciones distintas en función de si en el mismo mes de 2021 y 2022 estaba en vigor el contrato original o la modificación que se realizó a raíz de la pandemia.

Incremento de precio en los meses en los que estaba en vigor el contrato original en 2021 y 2022

El expediente DEA 373/2017 entró en vigor en el primer trimestre de 2018 certificándose su primera anualidad con un importe mensual fijo, y en las anualidades segunda, tercera y cuarta según la siguiente fórmula de certificación:

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

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.

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

- P_4 : 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.
- P_5 : aplicable a la primera prórroga del contrato, incremento salarial del sector público de 2022 que se fija en el 3,5% según el Real Decreto-Ley 18/2022 de 18 de octubre de 2022.
- $\Delta \frac{PMR}{pax}$: incremento del porcentaje de pasajeros con movilidad reducida con respecto al total de pasajeros.

Por tanto, el incremento de precio está contenido en el parámetro P_x .

De la fórmula de actualización anual del coste de las certificaciones se toma el factor de actualización del precio que corresponde al ejercicio 2022, que es $0,9 \times P_x$ (P_4 o P_5 según corresponda), 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 $(1 + 0,9 \times P_x)$.
- 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 el ejercicio 2022 da como resultado la variación del coste, que asciende a **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones euros.

Incremento de precio en los meses de 2022 en los que hubiera aplicado el contrato modificado

En parte del año 2021 aún se encontraba en vigor el contrato modificado como consecuencia de la caída del tráfico generada por el COVID-19. Esta modificación dejaba de tener efecto a determinados niveles de tráfico de pasajeros y PMRs, debiéndose dar ambas condiciones a la vez.

Teniendo en cuenta que hay determinados meses de 2022 en los que, por el tráfico que se registró, se hubiera certificado en base al contrato modificado, para calcular la variación de precio se simula dicha certificación obteniéndose la diferencia con lo que se certificó realmente.

El resultado final de la aplicación de esta metodología es una reducción en el coste del ejercicio 2022 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones de euros.

(ii) *Para los aeropuertos afectados por el expediente de contratación DEA 311/2021*

Este expediente entró en vigor en el año 2022 en 12 aeropuertos de la red: A.S. Madrid-Barajas, J.T. Barcelona-el Prat, Santiago, Reus, Asturias, Gerona, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca, Málaga, Sevilla y Jerez. Los aeropuertos de este grupo que generan gasto en el ejercicio 2022 suponen alrededor del 70% del gasto total de PMR.

Al igual que en el expediente anterior, se deben analizar dos situaciones distintas en función de si en el mismo mes de 2021 y 2022 estaba en vigor el contrato original o la modificación realizada a raíz de la pandemia.

Incremento de precio en los meses de 2022 en los que hubiera aplicado el contrato modificado

El expediente DEA 373/2017, predecesor del DEA 311/2021, entró en vigor en el primer trimestre de 2018 y, tal y como se ha descrito anteriormente, se certifica en su primera anualidad con un importe mensual fijo, y en las anualidades segunda, tercera y cuarta según una fórmula de certificación. Además, hay que tener en cuenta que en parte del año 2021 aún se encontraba en vigor el contrato modificado por los efectos de la pandemia.

Por tanto, y teniendo en cuenta que hay determinados meses de 2022 en los que, por el tráfico que se registró, se hubiera certificado el expediente en base al contrato modificado, para poder comparar el precio se debe simular dicha certificación y comparar el resultado con lo realmente certificado.

El resultado final de la aplicación de este cálculo es un incremento en el coste del ejercicio 2022 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones euros.

Incremento de precio en los meses de 2022 en los que estaba en vigor el expediente DEA 373/2017

Esta circunstancia solo afectó al aeropuerto de Sevilla, y las condiciones de tráfico que se dieron fueron tales que no se certificó mediante el contrato modificado, tal como se exponía en el apartado anterior, sino con el contrato original sujeto a la fórmula de certificación.

El resultado final de la aplicación de este cálculo es un incremento en el coste del ejercicio 2022 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones euros.

Incremento de precio en los meses de 2022 en los que estaba en vigor el expediente DEA 311/2021

En este caso, y dado que se registraba un tráfico superior al de las condiciones recogidas en el contrato DEA 373/2017 modificado, la variación del precio se calcula teniendo en cuenta el expediente anterior con el mismo tráfico, y al tener ambos expedientes el mismo alcance, a mismo tráfico, y quitando la componente de calidad al gasto de 2022, todo el incremento de importe será motivado por el incremento de precio.

El resultado final de la aplicación de este cálculo es un incremento en el coste del ejercicio 2022 de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones de euros.

(iii) *Otros expedientes*

En cuanto al resto de aeropuertos de la red de Aena, los únicos casos en los que ha habido un cambio de precio entre los años 2021 y 2022 son los helipuertos de Algeciras y Ceuta, en los que entre diciembre de 2021 y enero de 2022 se inició el expediente DEA 537/2021, con el mismo alcance que el anterior y que contiene un incremento de precio de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones de euros.

Teniendo en cuenta los cálculos explicados anteriormente, Aena presenta los siguientes datos sobre la variación del precio de los servicios PMR correspondientes al ejercicio 2022.

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

Los aeropuertos cubiertos por los expedientes de contratación DEA 373/2017 y DEA 311/2021 representan más del 95% del gasto PMR en el ejercicio 2022. En ambos expedientes se han tenido en cuenta dos situaciones distintas en función de si en el mismo mes de 2021 y 2022 estaba en vigor el contrato original o la modificación que se realizó a raíz de la pandemia. Además, los cálculos se han realizado sin incorporar la componente calidad a fin de evaluar el mismo alcance entre un año y otro.

El resto de los aeropuertos en los que se ha producido variación de precios representan un porcentaje muy reducido del gasto total en PMR del ejercicio 2022.

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

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, las actualizaciones anuales de precios que se establecen en los contratos, y los nuevos contratos que entraron en vigor en 2022 con el mismo alcance que tenían los anteriores. 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 2022 será del 6,23%.

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

Como se ha indicado también para el índice L_{2022} sobre los costes de personal, la tasa de variación de las retribuciones del personal público derivada el artículo 19.Dos de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y del incremento retributivo adicional del personal al servicio del sector público establecido en el artículo 23 del Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, asciende al 3,5%.

Por otro lado, la tasa de variación real de los costes unitarios de los expedientes intensivos en mano de obra asciende al 3,71%. Entre ambas Aena propone aplicar como índice O_{2022} el 3,5%.

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 3,5% tomado como referencia por Aena en el ejercicio 2022 se corresponde con lo recogido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (2%) y el porcentaje adicional que se reconoció en el Real Decreto-ley 18/2022 (1,5%). 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 49% 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 (cambio de alcance), o bien los nuevos contratos no conllevan variaciones de precios.

Por tanto, de las tres cuentas indicadas Aena ha examinado 62 expedientes nuevos en 2021 o 2022, con primera certificación en 2022. Para cada uno de ellos analiza el incremento de coste, determinando qué parte corresponde a un aumento de precio 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 **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** millones de euros, lo que supone un incremento del 3,71%:

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 elección del menor valor entre la tasa de variación de las retribuciones del personal público y el incremento de precios

El valor de la tasa de variación de las retribuciones del personal público (3,5%) es inferior al incremento de precios (3,71%), por tanto, se considera correcto tomar el primero como valor a considerar.

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 un 40,58%.

Valoración

En este caso se realizará el cálculo del índice del INE con el objetivo de comprobar el valor aportado por el gestor aeroportuario. Tal y como se puede apreciar en la siguiente tabla, la tasa de variación interanual del índice del 2022 con respecto a 2021 fue de un 40,58%.

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

Mes	2022	2021
12	142,306	137,298
11	146,408	129,1
10	153,66	129,224
9	168,312	116,979
8	174,672	109,678
7	156,199	106,384
6	148,97	104,723
5	149,66	100,426
4	151,54	99,414
3	162,947	93,502
2	152,051	94,181
1	148,816	99,011
Media anual	154,628	109,993
Variación interanual	40,58%	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Por tanto, el valor del índice propuesto por Aena (40,58%) es correcto.

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 de un 1,70%, que recoge variaciones tanto en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) como en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) de 2022 con respecto a 2021.

La variación en los importes es la siguiente:

Tabla 12. 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 2022 con respecto a 2021 y la ha dividido entre el importe de la cuenta de tributos en 2021 (“631000 Tributos”) ajustada sin actividades no reguladas³. 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 se considera correcto y la variación a incorporar a la fórmula en el ejercicio será de 1,70%.

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 2022 es adecuada. Por tanto, el valor supervisado por esta Comisión de los distintos

³ 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 2,9 millones de euros de la actividad de parking y 90 euros por tasas de juego en 2021.

elementos que configuran la fórmula del índice P correspondiente al ejercicio 2022 y que coincide con el propuesto por Aena es el siguiente:

Tabla 13. Índice P 2022

	Coficiente		Índice	
Personal	α_1	14,5%	L_{2021}	0,035
Navegación aérea	α_2	6,3%	I_{2021}	0,002
Seguridad	α_3	6,6%	S_{2021}	-0,009
Reparación y conservación	α_4	6,5%	M_{2021}	0,000
Limpieza y carros	α_5	2,4%	A_{2021}	0,018
PMR	α_6	2,2%	R_{2021}	0,062
Servicios intensivos en mano de obra	α_7	3,0%	O_{2021}	0,035
Energía	α_8	6,6%	E_{2021}	0,406
Tributos	α_9	4,3%	H_{2021}	0,017

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena

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

$$P_{2021} = 14,5\% \times 0,035 + 6,3\% \times 0,002 + 6,6\% \times (-0,009) + 6,5\% \times 0,000 + 2,4\% \times 0,018 + 2,2\% \times 0,062 + 3,0\% \times 0,035 + 6,6\% \times 0,406 + 4,3\% \times 0,017 = 0,035$$

Por tanto, el valor del índice P para el ejercicio 2022 es del 3,5%.

Dado que el valor de índice P obtenido es de un 3,5% y, por tanto, ha superado anualmente el 1%, procede trasladar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el valor del índice P determinado, a los efectos previstos en la disposición transitoria sexta, apartado 2, de la Ley 18/2014.

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

RESUELVE

Primero.- Reconocer un valor del índice P de un 3,5% en los términos del Real Decreto 162/2019, a los efectos previstos en el Anexo VIII.1 y en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Segundo.- Trasladar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana esta resolución, a los efectos previstos en la disposición transitoria sexta, apartado 2, 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. y al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

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.