

Principales elementos del modelo concesional de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat



aena aeropuertos

22 de junio de 2011

Introducción

En el contexto del proceso de modernización del sistema aeroportuario español, Aena Aeropuertos S.A. (en adelante Aena Aeropuertos) ha lanzado el 22 de junio de 2011 un periodo de consulta pública sobre el proceso de concesión de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, abierto a todos los interesados hasta el 1 de julio de 2011.

El objetivo de esta consulta pública es recoger los comentarios y sugerencias, relativos a los principales elementos del modelo concesional, de los interesados en dicho proceso.

Los interesados deberán enviar sus comentarios a Aena Aeropuertos, en español o en inglés, a través del correo:

concesiones.aeroportuarias@aena.es

Proceso de licitación (1/2)

- El proceso de concesión está previsto en dos etapas:
 1. Aena Aeropuertos establece un contrato de concesión con dos sociedades vehículo para Madrid –Barajas y Barcelona-El Prat, ambas participadas al 100% por Aena Aeropuertos.
 2. Aena Aeropuertos licita una participación mayoritaria de esas sociedades concesionarias a participantes privados.
- El concurso de entrada en el capital de las sociedades concesionarias se organiza en dos lotes. Lote 1: Aeropuerto de Madrid-Barajas; Lote 2: Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Proceso de licitación (2/2)

- El participante privado deberá respetar los siguientes requerimientos:
 - ✓ Podrá incluir más de una entidad privada, en consorcio.
 - ✓ Podrá participar en el capital de las sociedades concesionarias directamente o a través de una sociedad vehículo que él mismo, solo o en consorcio, constituya.
 - ✓ Deberá respetar límites al nivel de apalancamiento.
 - ✓ El porcentaje de participación de Aena Aeropuertos deberá mantenerse constante durante todo el periodo de concesión.

Principales elementos del modelo concesional

Objeto y perímetro de la concesión (1/2)

- Los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat acaban de realizar fuertes inversiones de expansión que aseguran su capacidad para dar servicio a los pasajeros previstos hasta el entorno de 2025-2030.
- Por ello, el objetivo de la concesión está orientado, principalmente, a la gestión del aeropuerto y, en menor medida, al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.
- La gestión por parte de la sociedad concesionaria del aeropuerto incluye la explotación, administración, promoción, conservación, mantenimiento y, en su caso, adaptación y financiación de las infraestructuras aeroportuarias.
- El periodo de vigencia del contrato es de 15 años, prorrogable por 5 años, contados a partir de la entrada del socio privado en el capital de la sociedad concesionaria.

Principales elementos del modelo concesional

Objeto y perímetro de la concesión (2/2)

- La sociedad concesionaria tendrá acceso y libertad de utilización de la totalidad de los bienes incluidos actualmente en el ámbito/superficie del aeropuerto, cuya titularidad seguirá siendo de Aena Aeropuertos.
- La explotación, mantenimiento y operación del aeropuerto por parte de la sociedad concesionaria deberá cumplir con los requerimientos de certificación establecidos por AESA.
- La sociedad concesionaria se subrogará en la posición de empleador respecto de la totalidad de los trabajadores de la plantilla adscrita al aeropuerto y deberá respetar los Acuerdos Laborales de Aena Aeropuertos
- La sociedad concesionaria deberá respetar un límite de subcontratación, que se establecerá en los pliegos.

Marco regulatorio de modificación de tarifas

(1/2)

- La remuneración de la sociedad concesionaria consistirá en los ingresos procedentes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria, incluyendo ingresos de actividades comerciales y otros, como el desarrollo inmobiliario incluido en la misma.
- Los ingresos provendrán de actividades con tarifas reguladas y otras actividades con precios libres.
- Las actividades con tarifas reguladas serán inicialmente las desglosadas en el concepto de las prestaciones patrimoniales públicas definidas en la Ley 1/2011, y el valor inicial de las mismas estará definido en el contrato.

Marco regulatorio de modificación de tarifas

(2/2)

- El marco regulatorio de modificación de tarifas se basa en los principios desarrollados en la Ley 1/2011 para Aena Aeropuertos, con ajustes al incremento de tarifas objetivo en función de criterios de eficiencia y cumplimiento de niveles de servicio
- El marco regulatorio de modificación de tarifas es un *single-till* ajustado, es decir, considera parte de los ingresos comerciales para subvencionar tarifas aeronáuticas.

Plan de inversiones

- La sociedad concesionaria deberá proponer un plan de inversiones que:
 - ✓ Garantice la óptima gestión de las actividades del aeropuerto manteniendo los niveles de calidad de servicio definidos.
 - ✓ Incorpore inversiones de carácter obligatorio, continuando la planificación ya prevista por Aena Aeropuertos , centradas fundamentalmente en inversiones de reposición y mantenimiento, seguridad, medioambiente, etc.
 - ✓ El concesionario puede proponer nuevas inversiones de accesibilidad al aeropuerto.

Niveles de calidad de servicio

- La sociedad concesionaria deberá mantener los niveles de servicio iguales a IATA 'C', excepto para las inversiones de expansión de la capacidad, que deberán alcanzar inicialmente el nivel IATA 'B'. También se definirán algunos indicadores de nivel de servicio específicos adicionales a los establecidos por IATA.
- El grado de cumplimiento de los niveles de servicio tendrá impacto en la actualización de las tarifas. Exceder los objetivos de servicio en algunos indicadores conllevará un "bonus" en la variación de las tarifas. No alcanzar los objetivos de nivel de servicio conllevará un "malus" en la actualización de las tarifas. El impacto en la tarifa se fijará en grado de la criticidad del indicador

Ejecución del contrato

- Se constituirán órganos responsables de la ejecución de la concesión, integrados por representantes de Aena Aeropuertos, de las Comunidades Autónomas, en su caso de Ayuntamientos y de otros agentes económicos y sociales.
- Este órgano también deberá acordar con el concesionario el posicionamiento estratégico del aeropuerto.

Principales elementos del modelo concesional

Canon para Aena Aeropuertos

- La sociedad concesionaria deberá abonar un canon que se subdivide en :
 - Canon inicial, con un valor por definir a pagar tras la formalización del contrato
 - Canon anual, configurado como el máximo entre un valor fijo y un porcentaje de los ingresos totales del aeropuerto

Gestión de los principales riesgos

- El concesionario asumirá todos los riesgos relacionados con la demanda, disponibilidad de servicios, construcción, medidas medioambientales y expropiaciones correspondientes a la explotación de la concesión.

Muchas gracias

Más información en www.aena-aeropuertos.es



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**