

ANEXO VIII

Metodología para la determinación de ingresos máximos anuales por pasajero (IMAP) en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) quinquenal

1. El ingreso anual por pasajero que Aena S.A. podrá obtener por las prestaciones públicas patrimoniales estará limitado durante cada uno de los cinco años recogidos en el DORA. Este límite, denominado ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), se determinará, para el año t , mediante la aplicación de un porcentaje de variación respecto al IMAP del año anterior ($t-1$), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Dicho porcentaje de variación estará compuesto de dos componentes:

- La componente 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 de operador, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial.

El valor de P , que podrá ser positivo o negativo, no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas para el siguiente año.

No obstante, el mecanismo de cálculo del índice P se determinará reglamentariamente y se incorporará en el DORA. En todo caso, estará sujeto al régimen que conforme a la legislación en vigor resulte aplicable a las revisiones de valores monetarios en cuya determinación participe el sector público. Este índice no podrá estar referenciado a ningún tipo de índice general de precios o fórmula que lo contenga.

- La componente X , recogerá 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 valor X , que podrá ser positivo o negativo, será de igual cuantía para cada uno de los años del quinquenio y, a diferencia del índice P , quedará fijado en el DORA.

2. Este límite se definirá como un valor máximo único para toda la red, del ingreso medio anual por pasajero, obtenido como contraprestación de los servicios aeroportuarios básicos (de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 2009/12/CE).

3. La metodología de estimación del IMAP está basada en la recuperación de los costes esperados y reconocidos por el regulador de acuerdo a los criterios y principios de eficiencia señalados en el siguiente apartado. Dado que la recuperación se articula de forma prospectiva, las desviaciones reales en el tráfico o en los costes, respecto a los valores estimados en el momento de aprobación del DORA, no se pueden trasladar a las tarifas aeroportuarias, asumiéndolas el operador.

La metodología de definición del IMAP no requiere que los ingresos derivados de prestaciones públicas patrimoniales de cada año t del quinquenio recuperen exactamente los ingresos regulados requeridos del año t . En realidad, el requisito de recuperación de costes se aplica al conjunto del quinquenio, de manera que los ingresos derivados de las prestaciones públicas patrimoniales del conjunto del quinquenio permitan recuperar los ingresos regulados requeridos del conjunto del quinquenio, convenientemente reconocidos por el regulador.

4. El DORA deberá reconocer solamente aquellos costes que sean eficientes, transparentes, no discriminatorios y objetivos. En particular, solo se podrán reconocer los costes considerados como eficientes compatibles con la legislación vigente que sea de aplicación. Para ello, sin perjuicio de los principios y criterios establecidos en dicha legislación, se considerarán eficientes los costes operativos en su conjunto, sin incluir amortización ni coste de capital, por unidad de tráfico (ATU – Air Traffic Unit) menores a la media de los 5 principales gestores de aeropuertos europeos cotizados más eficientes comparables, sin incluir Aena S.A. Para ello se utilizará la última información financiera auditada publicada, así como las previsiones oficiales disponibles.

Siendo la unidad de tráfico (ATU) = pasajeros + (10 x toneladas de carga) + (100 x operaciones).