

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

## Introducción

En el marco del proceso de modernización del sistema aeroportuario español, Aena Aeropuertos S.A. (en adelante, "**Aena Aeropuertos**") abrió el pasado día 22 de junio 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 próximo 1 de julio.

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. A continuación se exponen los principales elementos del modelo concesional que Aena Aeropuertos propone actualmente y sobre los que pueden proporcionarse comentarios y sugerencias a través del correo electrónico [concesiones.aeroportuarias@aena.es](mailto:concesiones.aeroportuarias@aena.es).

## Proceso de licitación

El proceso de concesión se divide en dos etapas. En la primera etapa, Aena Aeropuertos establece un contrato de concesión con dos sociedades vehículo para Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, estando dichas sociedades participadas al 100% por Aena Aeropuertos. En la segunda etapa, 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, correspondiéndose el primero con el Aeropuerto de Madrid-Barajas y el segundo con el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

## Contenido

Introducción

Proceso de licitación

Objeto de la concesión

Remuneración

Plan de inversiones

Niveles de calidad del servicio

Canon abonable a Aena Aeropuertos

Control sobre la ejecución del contrato

Para cualquier consulta sobre esta publicación, por favor contacte:

[Juan José Lavilla](#)

[José María Fernández-Daza](#)

[José Luis Zamarro](#)

Para contactar por mail, por favor utilice [nombre.apellido@cliffordchance.com](mailto:nombre.apellido@cliffordchance.com)

Clifford Chance, Paseo de la Castellana  
110, 28046 Madrid, Spain  
[www.cliffordchance.com](http://www.cliffordchance.com)

En el marco del proceso de licitación, el participante privado deberá respetar una serie de requerimientos: (a) podrá incluir más de una entidad privada, en consorcio; (b) 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; (c) deberá observar límites al nivel de apacalamiento; (d) el porcentaje de participación de Aena Aeropuertos deberá mantenerse constante durante todo el periodo de concesión.

### **Objeto de la concesión**

El objeto principal de la concesión es la gestión del aeropuerto y, en menor medida, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. La gestión por parte de la sociedad concesionaria incluye la explotación, administración, promoción, conservación, mantenimiento y, en su caso, adaptación y financiación de las infraestructuras aeroportuarias. En este sentido, la sociedad concesionaria tendrá acceso y libertad de utilización de la totalidad de los bienes incluidos actualmente en la superficie del aeropuerto, cuya titularidad seguirá correspondiendo a Aena Aeropuertos.

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.

### **Remuneración**

La remuneración de la sociedad concesionaria consistirá en los ingresos procedentes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria, incluyendo los 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, de 4 de marzo, que establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de marzo, de Seguridad Aérea ("**Ley 1/2011**") y el valor inicial de las mismas estará definido en el contrato. La modificación de las tarifas, se basará 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. Se aplica un sistema *single-tilt* ajustado, en el que se tienen en cuenta parte de los ingresos comerciales para subvencionar tarifas aeronáuticas.

### **Plan de inversiones**

La sociedad concesionaria deberá promover un plan de inversiones que garantice la óptima gestión de las actividades del aeropuerto manteniendo los niveles de calidad de servicio y que incorpore inversiones de carácter obligatorio, continuando la planificación ya prevista por Aena Aeropuertos.

**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 el nivel IATA "B". El grado de cumplimiento de los niveles de servicio tendrá impacto en la actualización de las tarifas.

**Canon abonable a Aena Aeropuertos**

El concesionario abonará a Aena Aeropuertos un canon inicial y un canon anual configurado como el máximo entre un valor fijo y un porcentaje de los ingresos totales del aeropuerto.

**Control sobre la ejecución del contrato**

Se constituirán órganos responsables de la ejecución de la concesión, integrados por representantes de Aena Aeropuertos, la Comunidad Autónoma, en su caso los Ayuntamientos y otros agentes económicos y sociales. El concesionario debe acordar con el órgano el posicionamiento estratégico del aeropuerto.

---

This Client briefing does not necessarily deal with every important topic or cover every aspect of the topics with which it deals. It is not designed to provide legal or other advice.

[www.cliffordchance.com](http://www.cliffordchance.com)

---