

TÍTULO VI

Medidas en materia de infraestructuras, transporte y vivienda

Artículo 33. *Modificación del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.*

Se modifica el artículo 13 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo que queda redactado en los siguientes términos:

«1. En los aeropuertos atribuidos a la gestión y explotación de «Aena Aeropuertos, S.A.» se garantizará la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas y de las corporaciones locales, y las organizaciones empresariales y sociales representativas.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, «Aena Aeropuertos, S.A.» constituirá en cada Comunidad y Ciudad Autónoma un Comité de Coordinación Aeroportuaria.

3. El Gobierno establecerá la composición y el régimen de funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, cuyos miembros representarán a las Administraciones públicas, al Consejo de Cámaras y a las organizaciones económicas y sociales representativas en la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma. En todo caso, su composición deberá contemplar la participación de:

- a) Un representante del Ministerio de Fomento, que ejercerá la Presidencia del Comité de Coordinación Aeroportuaria.
- b) Dos representantes de la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma.
- c) Tres representantes de «Aena Aeropuertos, S.A.».
- d) Tres representantes de las corporaciones locales, designadas a propuesta de la asociación de municipios y provincias de ámbito autonómico.
- e) Un representante del Consejo de Cámaras de la Comunidad o Ciudad Autónoma.
- f) Un representante de las organizaciones económicas y sociales representativas en la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma, designados por ésta.

El Comité de Coordinación Aeroportuaria de la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma, que se reunirá al menos dos veces al año y siempre que lo soliciten la mayoría absoluta de sus miembros. Reglamentariamente se podrá constituir una Comisión de coordinación por cada aeropuerto en función del tráfico de pasajeros anuales, en los términos que reglamentariamente se establezca.

El director del aeropuerto será miembro de pleno derecho de la Comisión de coordinación del respectivo aeropuerto.

4. Son funciones del Comité de Coordinación Aeroportuaria de la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma:

- a) Velar por la adecuada calidad de los servicios aeroportuarios y la actividad de los aeropuertos, proponiendo aquellas actuaciones que se consideren necesarias para impulsar el desarrollo de la actividad aeroportuaria.
- b) Colaborar con Aena Aeropuertos, S.A., y, en su caso, las administraciones públicas competentes, en la definición de la estrategia a desarrollar con relación los aeropuertos de la respectiva comunidad o Ciudad autónoma, en particular, en el ámbito comercial, tomando en consideración su contexto territorial y competitivo.
- c) Conocer de las propuestas de «Aena Aeropuertos, S.A.», en materia de servidumbres aeronáuticas y acústicas.

d) Colaborar con «Aena Aeropuertos, S.A.» en materia de definición de las líneas estratégicas de los aeropuertos, en particular informando los Planes Directores de los respectivos aeropuertos, antes de ser sometidos a su aprobación por el Ministerio de Fomento.

e) Conocer del procedimiento de consultas desarrollado por «Aena Aeropuertos, S.A.» en materia de tarifas aeroportuarias, conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2003, en orden a su modificación, en relación con los aeropuertos de la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma.

f) Canalizar las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo, en el ámbito de sus competencias.

g) Promover las acciones que sean necesarias para el fortalecimiento de la conectividad aérea mediante el establecimiento y promoción de nuevas rutas aéreas, internacionales y nacionales.

h) Recabar los datos e información sobre cualesquiera aspectos de la gestión aeroportuaria que sean necesarios en orden a poder cumplimentar las demás funciones que se les atribuyen en este apartado.

i) Desarrollar cuantas funciones se consideren convenientes para incrementar el transporte de pasajeros y la carga aérea, así como cualesquiera otras que le atribuyan las disposiciones adoptadas en materia de aeropuertos de interés general.»

Artículo 34. *Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea.*

Se modifica el artículo 92 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que pasará a tener la siguiente redacción:

«Artículo 92. *Propuesta de actualización de las cuantías.*

1. La propuesta de actualización de las cuantías de las tarifas unitarias correspondientes a las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en este capítulo se realizará anualmente, al inicio de cada año natural, en el porcentaje que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Incremento máximo} = \left(\frac{\text{Ingresos regulados requeridos por pasajero año } n}{\text{Ingresos regulados previstos por pasajero año } n - 1} - 1 \right) \times 100$$

A tal efecto se entiende por:

- Ingresos regulados requeridos o previstos por pasajero = Ingresos regulados requeridos o previstos/n.º de pasajeros.
- Ingresos regulados requeridos: Ingresos procedentes de las prestaciones a las que se refiere el artículo 68.2, que resultarían necesarios para la recuperación de los costes previstos para el año n.
- Ingresos regulados previstos: Ingresos procedentes de las prestaciones a que se refiere el artículo 68.2, establecidos en el PAP del año n-1
- Ingresos regulados requeridos se calcularán, para el año n, por aplicación de la siguiente fórmula:

Ingresos regulados requeridos = Gastos de explotación + Coste de Capital + Ajuste por déficit

2. La definición de cada uno de los epígrafes componentes de la fórmula es la siguiente:

a) Gastos de explotación: corresponde a la suma de los epígrafes siguientes que figuren en el Presupuesto de explotación del PAP:

- 1.º Aprovisionamientos.
- 2.º Gastos de Personal.

- 3.º Otros gastos de explotación.
- 4.º Amortización del Inmovilizado.
- 5.º Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado.
- 6.º Subvenciones concedidas y transferencias realizadas por la entidad.
- 7.º Deterioro del Fondo de Comercio de Consolidación.

b) Coste de capital: Corresponde a la cantidad resultante de aplicar el coste medio ponderado del capital antes de impuestos (CMPCAI, en adelante), al valor medio de los Activos Netos durante el año n, calculado como la semisuma de los valores de los Activos netos al final de los años n-1 y n que figuren en el PAP.

Los dos componentes esenciales CMPCAI y Activos Netos se describen a continuación:

- 1.º CMPCAI (en %): Resultado de utilizar la siguiente fórmula:

$$CMPC_{AI} = \frac{CMPC_{DI}}{(1 - T)}$$

donde CMPCDI es el coste medio ponderado del capital nominal después de impuestos:

$$CMPC_{DI} = \frac{EK_e + DK_d(1 - T)}{E + D}$$

Fórmula en la que:

D = Importe de la deuda, tanto bancaria como no bancaria, media del año n.

E = Se tomará el valor contable de los Recursos Propios (Patrimonio Neto que figure en el Balance previsional del año n del PAP).

Kd = Coste de la Deuda antes de impuestos, calculado como los Gastos Financieros divididos entre el importe D anterior.

T = Tipo impositivo del Impuesto sobre beneficios (en %) aplicable al año n para el cual se está calculando la revisión de las tarifas.

Ke = Coste de los Recursos Propios, calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$K_e = RF + \beta_L PM$$

Donde:

i) RF: Tasa Libre de Riesgo. Se tomará la media de la tasa interna de rendimiento del Bono del Estado español a 10 años de los últimos 12 meses disponibles en el momento de elaboración de la propuesta.

ii) PM: Prima de riesgo del Mercado (en %). Es la rentabilidad incremental que un inversor exige a las acciones por encima de la renta fija sin riesgo. Se tomará el valor fijo del 4,21%.

iii) β_L : Beta Recursos Propios o Beta apalancada. Se calcula, a partir de la Beta de los activos y del nivel de endeudamiento, mediante la fórmula:

$$\beta_L = \beta_u + \frac{D(1 - T)}{E} (\beta_u)$$

Donde:

β_u : Beta de los Activos. Refleja el riesgo del negocio, sin tener en cuenta el riesgo financiero derivado de un mayor endeudamiento. Para el negocio

aeroportuario, se ha tomado para este parámetro el valor de 0,7, media de las estimaciones efectuadas para el negocio aeroportuario por un panel de consultores, banca de Inversión y Fondos de Inversión en Infraestructuras.

2.º Activos netos. Es la suma de la Deuda y de los Recursos Propios, es decir:

$$\text{Activos netos} = D + E$$

Fórmula en la que se tomarán D y E los valores definidos con anterioridad.

Para la concreción de los anteriores componentes de la fórmula se tendrán en cuenta exclusivamente los gastos de explotación, los Activos Netos, las Deudas y los Recursos Propios, vinculados a los Campos de Vuelo y Áreas Terminales que originan las prestaciones patrimoniales de carácter público a las que se refiere el Art. 68 de la Ley 1/2011.

No obstante, con objeto de suavizar el incremento de tarifas, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los Ingresos Regulados Requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula descrita, los Gastos de Explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las Áreas Terminales y se deducirán así mismo, los Ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas Áreas Terminales, afectados ambos por el coeficiente corrector K, que a continuación se detalla en función del año de aplicación:

Coeficiente corrector K

2014	2015	2016	2017	2018
80%	60%	40%	20%	0%

Dicho porcentaje, además de aplicarse a los gastos de explotación mencionados anteriormente, se tendrán en cuenta para el cálculo del coste de capital aplicándose a los Activos Netos, Deudas y Recursos Propios vinculados a los Ingresos por Precios Privados derivados de la explotación de las Áreas Terminales. A efectos de su aplicación, los ingresos, gastos, inversiones y demás partidas, generadas por actividades de expansión y desarrollo internacional son considerados y reciben el mismo tratamiento que las provenientes de las actividades comerciales fuera de terminal.

c) Ajuste por déficit. Si en los ejercicios 2013, 2014 y 2015 el resultado de la aplicación de esta fórmula conduce a un incremento superior al porcentaje que represente el IPC interanual, incrementado en 5 puntos, el incremento máximo a aplicar será éste, pudiéndose, a lo largo de los tres próximos ejercicios, recuperar el posible déficit producido.

3. Con el fin de garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos, «Aena Aeropuertos, S.A.», directamente o a propuesta de sus sociedades filiales, podrá proponer para cada aeropuerto:

a) Coeficientes correctores.

b) Bonificaciones por incremento de pasajeros, frecuencias o rutas en las prestaciones patrimoniales públicas reguladas en el capítulo II. La aplicación de tales bonificaciones, en todo caso, deberá estar basada en criterios transparentes y objetivos y ser compatibles con las normas sobre competencia.

4. El Ministro de Fomento desarrollará, mediante orden, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, los criterios generales

que deben seguir las propuestas de coeficientes correctores y bonificaciones previstas en el apartado anterior teniendo en cuenta los siguientes principios:

- a) Garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos.
- b) Máxima contribución posible de cada aeropuerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del aeropuerto
- c) Autosuficiencia económica de cada Aeropuerto, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo
- d) Garantizar la competencia efectiva entre aeropuertos sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las prestaciones incorporen la estructura de costes de cada Aeropuerto.

Tanto los coeficientes correctores como las bonificaciones propuestas se integrarán en la fórmula prevista en los apartados anteriores, no aceptándose aquellas propuestas de coeficientes correctores o bonificaciones que no garanticen a nivel global el porcentaje que resulte de la misma.

Los coeficientes correctores, que podrán oscilar entre el 1.30 y el 0.70, y las bonificaciones, que no superarán el 10 por ciento, se aplicarán a las cuantías unitarias de las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en los artículos anteriores. Los coeficientes correctores definitivos para cada aeropuerto y las bonificaciones que, en su caso, procedan se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.»

Artículo 35. *Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012.*

A partir de la entrada en vigor de este Real Decreto-ley quedan suprimidas las ayudas de subsidiación de préstamos contenidas en el Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. Así mismo no se reconocerán aquellas solicitudes que estén en tramitación y que no hayan sido objeto de concesión por parte de la Comunidad Autónoma.

Artículo 36. *Renta básica de emancipación.*

1. A partir de la entrada en vigor de este Real Decreto-ley, la cuantía mensual de la ayuda para facilitar el pago de los gastos relacionados con el alquiler de la vivienda habitual, prevista en el artículo 3.1.a) del Real Decreto 1472/2007, por el que se regula la renta básica de emancipación, en los términos previstos en el Real Decreto-Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, será de 147 euros.

Así mismo, los beneficiarios cuya resolución se haya extinguido por alguna de las causas establecidas legamente, no podrán reanudar el derecho acreditando el cumplimiento actual de los requisitos requeridos para su reconocimiento aunque no hubieran agotado anteriormente el período máximo previsto. De igual manera, no tendrán derecho al cobro de la ayuda aquellas solicitudes que habiéndose presentado con anterioridad al 31 de diciembre de 2011 no hayan obtenido resolución favorable o no haya sido comunicada al Ministerio de Fomento con anterioridad a la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley.

2. La percepción de la ayuda para facilitar el pago de los gastos relacionados con el alquiler de la vivienda habitual será incompatible con otras ayudas o subvenciones establecidas para los inquilinos en la normativa autonómica.