

1.- ¿Por qué el importe de 2022 es superior en casi todos los casos al de 2021? En los aeropuertos con Fijo y Variable, ¿el fijo de 2021 por qué es inferior al de 2022?

A efectos de la licitación, se ha considerado que el servicio en 2022 es el equivalente a la situación anterior al Covid, es decir, el servicio de 2019 (con las variaciones que demande la operativas habitual) corregido con los nuevos precios unitarios.

El importe que figura en 2021 es el máximo que se considera que podría consumirse una vez la evolución de tráfico aéreo vaya mejorando, es decir, es un importe que equivale a un servicio inferior al de 2022.

La explicación anterior afecta tanto a los aeropuertos que certifican por horas de servicio como aquellos con certificación Fijo-Variable. En estos últimos, que el Fijo de 2021 sea inferior al de 2022 es porque no se van a activar todas las partidas que lo componen, o no todas las partidas durante todo el año.

**Aclaración Adicional sobre el Fijo:** el importe Fijo de 2022 es el que corresponde a lo que se considera 100% del servicio, es decir, a todas las unidades que aparecen en el Fijo del Anexo A, con su configuración en cuanto a horarios y recursos. El de 2021 es un % del anterior, que se considera puede ser el que se consuma a final de todo el año, pero se certificará en cada momento todas y cada una de las unidades del Fijo que estén activas, con independencia del importe indicado para el año.

2.- ¿Podrían aclararnos la fórmula a utilizar para la posterior certificación de la subpartida denominada en los presupuestos de licitación "GESTION COVID-19" de importe variable y de aplicación entre 6 y 12 meses?

En la licitación, se considera que el servicio de 2022 es el servicio correspondiente a la situación operativa antes del Covid y respecto a este se comparará el servicio de 2021.

Para la comparativa:

- Los servicios del 2022 incluyen: Fijo; Variable; Servicios Extraordinarios (si los hubiera).
- Los servicios del 2021 incluyen: Fijo; Variable; Servicios Extraordinarios (si los hubiera); Covid (Patrullas y DS (si las hubiera); Higiénicas; Gestión Covid-19 (si aplicara).

Una vez que se ha realizado la comparativa anterior, se calcula el porcentaje de servicio de 2021 respecto de 2022 y a partir de esa comparativa se calcula la partida "Gestión Covid-19", de forma que la certificación se corrija según la gráfica de la página 30 del PPT.

Para mayor claridad se indica un ejemplo. Supongamos un aeropuerto o lote de licitación en el que no hay Patrullas-DS y por simplificación tampoco hay partida Higiénica. Supongamos el caso de que la comparativa del servicio 2021 respecto del 2022 (con las condiciones ya mencionadas) sea del 60%. En esta situación la suma de la partida Covid (Patrullas y DS; Higiénicas; Gestión Covid-19) será de un 15% del Total del 2021, para lo cual la subpartida Gestión Covid-19 deberá alcanzar un valor determinado, que en este caso será del 15%, puesto que las otras dos subpartidas se han dejado a cero por hacer más sencillo el ejemplo. Es decir, la certificación pasaría de un 60% a un 75%.

**Aclaración Adicional sobre la subpartida 3:** en el PPT se define esta "sub-partida de importe variable e inversamente proporcional al servicio solicitado, durante un mínimo de 6 meses desde el comienzo del expediente y hasta un máximo de 12 meses" aunque posteriormente en el

mismo PPT se dice que *“será inversamente proporcional a la relación entre el tráfico de pasajeros total del trimestre en cuestión y el del mismo trimestre del año 2019.”*

Es evidente que la relación entre el tráfico de pasajeros y el servicio solicitado es directa, sin embargo, se quiere hacer la aclaración, que **la comparativa a la hora de aplicar la fórmula será con el servicio y no con el tráfico de pasajeros**. Para ello se comparará el servicio realmente ejecutado en 2021 frente al que sería el del 100%, que es el que figura para 2022.