

## **ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA**

### **SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**STP/DTSP/064/19**

#### **Presidenta**

D.<sup>a</sup> María Fernández Pérez

#### **Consejeros**

D. Benigno Valdés Díaz  
D. Mariano Bacigalupo Saggese  
D. Bernardo Lorenzo Almendros  
D. Xabier Ormaetxea Garai

#### **Secretario de la Sala**

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo

En Madrid, a 4 de febrero de 2020

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 10.7 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y en el artículo 5 ter apartado 5 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, sobre la Ordenación de Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se emite el siguiente informe:

### **I. ANTECEDENTES**

Con fecha 16 de diciembre de 2019 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) escrito del Subdirector General de Aeropuertos y Navegación Aérea en el que se solicita a la CNMC, a los efectos de la realización de los trámites previstos en el artículo 5 ter.5 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que emita informe en el ámbito de sus competencias en relación con el borrador del Plan Director del aeropuerto de Fuerteventura contenido en la copia en soporte CD adjunto.

El mencionado proyecto se acompaña del Estudio Complementario de Fases sobre el que se solicita su confidencialidad.

## II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Tal y como establece el Artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (en adelante, RD 2591/1998), modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en un Plan Director se debe revisar su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el RD 2591/1998 para su aprobación.

En concreto el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 3 de agosto de 2001 y publicado en el BOE con fecha 12 de septiembre de 2001. El motivo de la revisión propuesta, según se describe en el documento publicado, es la adaptación de las infraestructuras aeroportuarias a las necesidades generadas por la demanda de tráfico y a determinadas exigencias de carácter normativo.

El presente informe se emite en virtud de lo dispuesto en el párrafo final del apartado 5 del artículo 5 ter del RD 2591/1998 tal y como ha sido modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, según el cual la tramitación de un Plan Director o de una modificación del mismo requerirá del informe preceptivo de la CNMC, simultáneamente a los trámites de información pública previstos en el apartado 4 del mismo artículo y a los informes del Ministerio del Interior y de Hacienda en cuanto a las materias de su competencia contemplados en el párrafo primero del apartado 5.

Concretamente el artículo 5 ter, apartado 5, párrafo segundo, dispone que *“Además, respecto a los aeropuertos integrados en la red de Aena S.M.E., S.A. se solicitará informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con el objeto de que emita informe en relación con el ámbito de sus competencias.”*

## III. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El informe preceptivo de la CNMC a la propuesta de modificación del Plan Director deberá circunscribirse al ámbito de las competencias que le encomienda el artículo 10 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, Ley 18/2014).

En particular, dicha Ley 18/2014 en su artículo 20 apartado 5 dispone que corresponde a la CNMC, entre otras funciones, informar el documento de regulación aeroportuaria (en adelante, DORA) y sus modificaciones, supervisar el procedimiento de transparencia y consulta llevado a cabo por Aena S.M.E., S.A. (en adelante, Aena), velar por que las tarifas se apliquen de forma no

discriminatoria y resolver los recursos que puedan plantear los usuarios aeroportuarios sobre el sistema o nivel de las tarifas aeroportuarias.

Conforme a lo anterior, las competencias de la CNMC se centran, por una parte, en informar el DORA prestando atención a que la propuesta del mismo garantice la sostenibilidad de la red (art. 20.5), lo que incluye, según el artículo 29.1. b) las previsiones de tráfico y f) la valoración de las inversiones previstas en el quinquenio, junto con la verificación del cumplimiento de las condiciones de eficiencia que se establecen en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014.

Asimismo, en la medida en que la CNMC es competente para supervisar el procedimiento de transparencia y consulta que debe llevar a cabo el gestor aeroportuario en la elaboración del DORA y en el procedimiento de fijación anual de las tarifas, habrá de tener en cuenta que el contenido de los Planes Directores va a prefigurar el contenido de los sucesivos DORA y que su diseño no puede ser ajeno a las finalidades y requisitos de gestión eficiente y consulta que informan la regulación de las tarifas aeroportuarias.

En este sentido debe aclararse que el Plan Director de un aeropuerto es un instrumento de planificación aeroportuaria con un horizonte de medio y largo plazo en el que se predice la infraestructura necesaria para satisfacer la demanda esperada de servicios y se describen los métodos para conseguirlo. Por ello, en términos generales puede decirse que para que una inversión pueda llegar a incluirse en los sucesivos quinquenios regulatorios (DORAs) debe estar planificada la actuación correspondiente previamente en el Plan Director.

Así, en el caso de aprobarse la propuesta de modificación de Plan Director de Fuerteventura (que como se verá tiene un horizonte temporal superior a 15 años), las inversiones correspondientes a las actuaciones contempladas en el mismo que hayan sido planificadas para el primer horizonte temporal, podrían llegar a integrar las inversiones estratégicas previstas en el próximo DORA (2022-2026). La calificación de las mismas como estratégicas<sup>1</sup> tendría efectos tanto en el cálculo del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para cada año del próximo quinquenio, al integrarse en la Base de Activos Regulados, como en el cálculo del Ingreso Máximo Anual por pasajero Ajustado (IMAAJ), que se sujetaría a penalizaciones tanto por retraso en la ejecución de los proyectos como por desviaciones en la cuantía ejecutada.

Por todo ello, el presente informe, al amparo de las competencias antes descritas, tendrá por objeto realizar las consideraciones oportunas en relación con la evolución previsible del tráfico, las necesidades futuras de inversión en el

---

<sup>1</sup> El DORA 2017-2021 califica como inversiones estratégicas aquellas necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos en el mismo, así como otras inversiones que el Ministerio de Fomento considere fundamentales para garantizar el interés general.

aeropuerto y la estimación económica y el análisis coste beneficio contenidos en la propuesta de modificación del Plan Director.

#### **IV. SITUACION ACTUAL DEL AEROPUERTO Y PROPUESTAS DE MEJORA**

Fuerteventura es la isla más cercana a la costa africana (97 km) y la segunda isla más extensa del archipiélago canario, con una superficie de 1.660 km<sup>2</sup> y una población cercana a los 114.000 habitantes. La isla, perteneciente a la provincia de las Palmas, fue declarada en su totalidad en 2009 reserva de la biosfera por la UNESCO. El aeropuerto de Fuerteventura está situado a 8 km al sur de la ciudad de Puerto del Rosario, capital de la isla. El aeropuerto tiene un uso civil e internacional.

A continuación, se describe brevemente la situación actual de las principales infraestructuras del aeropuerto en relación con los campos de vuelo y las áreas terminales para posteriormente detallar las propuestas de actuación recogidas en el Plan Director en relación con estos subsistemas del aeropuerto.

##### Infraestructura actual

- Campos de vuelo: el aeropuerto dispone de una única pista, de orientación 01-19, de 3.406 m de longitud y 45 m de anchura con una capacidad de 38 operaciones/hora. Además, dispone de diez calles de salida, dos de ellas rápidas, y una calle de rodaje que sirve a las dos cabeceras. En relación a las plataformas de estacionamiento de aeronaves, el aeropuerto dispone de una única plataforma operativa. El aeropuerto cuenta también con dos pequeños hangares para aviación general.
- Área terminal: el edificio terminal consta de 3 niveles, en el nivel -1 se encuentran las instalaciones destinadas al tratamiento de equipajes y el patio de carrillos, en el nivel 0 el vestíbulo de salidas, la zona de facturación, controles de seguridad y recogida de equipajes, vestíbulo de llegadas y distintas oficinas y en el nivel +1 se encuentra la zona de embarque y el área comercial y de restauración del aeropuerto. De los 83.000m<sup>2</sup> que ocupa aproximadamente el edificio terminal, el 65% está destinado a la zona de pasajeros, un 12% aproximadamente a la zona comercial y el resto a áreas técnicas.

##### Propuestas de actuación

La propuesta del Plan Director consiste en realizar un conjunto de actuaciones con las que se pretende conferir al aeropuerto la capacidad suficiente para poder absorber el crecimiento estimado del tráfico con altos niveles de calidad de servicio. A continuación, se describen las más relevantes desde el punto de vista de su impacto económico y la operativa del aeropuerto.

- Campos de vuelo: se plantean actuaciones no derivadas de la evolución de la demanda sino de la adecuación de las instalaciones del aeropuerto a lo establecido en el reglamento europeo de Certificación de Aeródromos, UE 139/2014 y el RD 862/2009, de 14 de mayo, de Normas Técnicas de Diseño y Operación de Aeródromos de Uso Público. Por otro lado, los helicópteros que operan en el aeropuerto hacen uso de la misma pista 01-19 y su operativa compromete en ocasiones la continuidad y regularidad de la operación normal del resto de aeronaves. Además, la plataforma de la aviación general no dispone de hangares para este tipo de tráfico, ubicándose los existentes muy alejados de la misma.
- Área terminal: a la vista de las necesidades se observa que es necesario actuar en los controles de seguridad y zona de recogida de equipajes. Además, se identifican problemas en salida derivados de la tipología del tráfico de pasajeros atendidos y su distribución en las áreas funcionales del aeropuerto<sup>2</sup>.

## **V. VALORACION DE LA PROPUESTA DE REVISION DEL PLAN DIRECTOR**

### **V.1. Evolución previsible de la demanda**

#### *V.1.1. Descripción de la propuesta*

El Plan Director incluye un análisis de la evolución previsible de la demanda del aeropuerto de Fuerteventura. La previsión de tráfico aéreo realizada por Aena se basa en la combinación de las metodologías *Top-Down* (modelo macroeconómico) para el tráfico a largo plazo y *Bottom-Up* (análisis de rutas, compañías, etc.) para el corto plazo.

Para ello utilizan el modelo PISTA (Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo) que es un modelo macroeconómico-multiecuacional en el que se analizan los datos históricos y su correlación con variables económicas, obteniendo previsiones de la demanda tanto del segmento nacional como del internacional. Posteriormente ajustan la previsión, según indican, teniendo en cuenta información disponible más detallada (*Bottom-Up*).

Entre las variables utilizadas en el modelo PISTA se encuentran, para el modelo de estimación del tráfico nacional, el valor añadido bruto del sector servicios (VAB), las pernoctaciones hoteleras de españoles y el PIB de España. Mientras

---

<sup>2</sup> La tendencia general de los pasajeros que atiende el aeropuerto es acudir con más de 2 o 3 horas de antelación a la salida del vuelo, entre otras razones motivado por la hora de check-out de los hoteles de la isla, circunstancia ésta que provoca en determinadas franjas horarias una cierta acumulación de pasajeros en las áreas de circulación y espera del vestíbulo de salidas y en la zona de colas de facturación.

que, en el caso del modelo internacional, se incluyen el PIB de la Unión Europea, el PIB mundial sin China y las pernoctaciones hoteleras de extranjeros en España.

En base a las previsiones realizadas, Aena ha establecido distintos horizontes temporales (Horizonte 1, 2 y 3), que según el tráfico están asociados a distintos requerimientos de inversión en infraestructuras.

**Tabla 1. Previsiones de Aena por horizontes del Plan Director**

	Pasajeros Comerciales	Pasajeros Totales	Movimientos Comerciales	Movimientos Totales	Mercancías Totales (Kg)
<b>Horizonte 1 (2025)</b>	6.584.730	6.656.630	50.730	52.220	1.201.300
<b>Horizonte 2 (2030)</b>	7.140.640	7.213.040	55.510	57.120	1.406.200
<b>Horizonte 3 (2035)</b>	7.598.990	7.671.890	58.800	60.480	1.586.500

Fuente: Propuesta de Plan Director.

El análisis realizado por Aena, aunque describe el modelo utilizado, no detalla las ecuaciones del mismo, ni los ajustes aplicados, limitándose a aportar los valores de salida calculados y ajustados, por lo que resulta complicado realizar un análisis de la estimación realizada.

#### V.1.2. Valoración de la propuesta

##### Situación del aeropuerto

El aeropuerto de Fuerteventura es un aeropuerto con un tráfico actual de unos 5,6 millones de pasajeros, por lo que está incluido en el grupo tarifario III de Aena (aeropuertos con un tráfico igual o superior a 2.000.000 e inferior a 6.000.000 de pasajeros/año).

Desde el punto de vista del uso principal del aeropuerto, es un aeropuerto que podría considerarse de uso turístico, ya que un porcentaje muy relevante del tráfico comercial está derivado de la demanda de un tipo de pasajero muy concreto, aunque, a diferencia de otros aeropuertos turísticos, y como consecuencia del clima moderado de la zona, no muestra una elevada estacionalidad en su perfil de tráfico.

No obstante, como cualquier aeropuerto de uso turístico, su demanda está condicionada por la competencia internacional de otros destinos alternativos, la evolución de la economía de los países emisores de tráfico o las decisiones de programación de las compañías aéreas.

Así, los principales orígenes de pasajeros del aeropuerto de Fuerteventura son de carácter internacional (70%), destacando Alemania y Reino Unido, que representaron cada uno alrededor del 24% del tráfico total en 2019.

**Tabla 2. Principales orígenes del tráfico del aeropuerto de Fuerteventura (2019)**

País Origen	Pasajeros	% Total
España	1.671.982	30,0%
Alemania	1.341.923	24,1%
Reino Unido	1.328.367	23,8%
Francia	208.743	3,7%
Italia	186.816	3,3%
Otros	838.963	15,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena.

Respecto al tráfico nacional, prácticamente el 90% proviene de cuatro aeropuertos: Gran Canaria, Madrid, Tenerife Norte y Barcelona.

**Tabla 3. Principales orígenes del tráfico nacional del aeropuerto de Fuerteventura (2019)**

Aeropuerto origen	% Total Pasajeros Nacional
Gran Canaria	40,6%
Madrid Barajas	21,4%
Tenerife Norte	18,1%
Barcelona	10,4%
Otros	9,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena.

En relación con los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, cabe mencionar que son aeropuertos que sirven de conexión tanto para los vuelos interinsulares que conectan las islas, como con otros destinos disponibles desde estos aeropuertos y no disponibles directamente desde Fuerteventura.

En el caso de Madrid y Barcelona, estos aeropuertos resultan importantes en el tráfico total del aeropuerto en tanto en cuanto son los *hub* de conexión de toda la red y, asimismo, con otros destinos de medio y largo radio.



Del análisis realizado se puede concluir que la evolución del tráfico del aeropuerto de Fuerteventura está claramente condicionada por la demanda nacional y, en el ámbito internacional, por la de los mercados turísticos alemán y británico.

### Valoración

En relación con las estimaciones de demanda cabe mencionar que dado que las posibles restricciones a la capacidad del edificio terminal se identifican en su caso para el horizonte temporal 3 (año 2035) y que, en el caso de aprobarse la propuesta de modificación del Plan Director, las inversiones correspondientes a las necesidades anteriores no llegarían a integrar las inversiones estratégicas previstas para el próximo DORA (2022-2026), no se considera necesario realizar un análisis de evolución de la demanda alternativo al incorporado en el propio plan, dadas las incertidumbres que genera una estimación a tan largo plazo.

Con independencia de lo anterior, se realizan las siguientes observaciones al respecto:

- El resultado de salida del modelo PISTA para el aeropuerto de Fuerteventura no se incluye en el capítulo denominado “*Evolución Previsible de la Demanda*” del Plan Director. Tampoco se explican los ajustes realizados sobre las mismas y, únicamente se aportan las estimaciones finales ajustadas a los horizontes estimados.
- Teniendo en cuenta que previsiblemente el Plan Director se aprobará durante el ejercicio 2020, parece razonable actualizar los datos de tráfico recogidos en el apartado 6 “Análisis de tráfico” ya que las series estadísticas históricas utilizadas para estudiar la estructura del tráfico y su evolución abarcan el periodo comprendido entre 2005 y 2016.

## **V.2. Necesidades futuras de inversión en el aeropuerto**

### *V.2.1. Descripción de la propuesta*

El conjunto de actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director afecta al subsistema de movimiento de aeronaves (campo de vuelos) y al subsistema de actividades aeroportuarias (zonas de pasajeros, servicios y aviación general).

Tal y como se ha descrito en el apartado IV, las actuaciones de inversión más relevantes propuestas en el Plan Director, que a su vez están relacionadas con las competencias de esta Comisión, están divididas en dos grupos, las derivadas de las necesidades de capacidad impuestas por la evolución de la demanda y las derivadas de otras necesidades impuestas por la normativa vigente en materia de certificación de aeródromos y seguridad operacional. A continuación, se describen de manera resumida las más relevantes:



- Si bien el campo de vuelos actual permite atender al tráfico de aeronaves esperado tanto en configuración sur como norte, se propone plantear alguna actuación que agilice las operaciones en sentido sur tratando de equilibrar ambos sentidos de operación en pista.
- La propuesta considera necesario disponer de un helipuerto y estacionamiento asociado al mismo a fin de poder independizar el tráfico de helicópteros del tráfico comercial convencional.
- Bajo el campo de antenas de radio ayuda del aeropuerto, transcurre en la actualidad un camino de uso público que, desde un punto de vista de seguridad se considera que no está lo suficientemente protegido, siendo necesario separar el mismo del campo de antenas.
- Los hangares destinados a la aviación general se encuentran al norte, muy alejados de la plataforma existente para este tipo de aviación. Resulta necesario disponer de hangares en las proximidades de esta plataforma que permitan prestar el servicio a este tipo de tráfico.
- Se plantea en el largo plazo una remodelación del edificio terminal que permita simplificar los flujos de pasajeros en salidas y llevar a cabo un mejor aprovechamiento de las superficies de espera y circulación disponibles en la planta baja. Para ello, se debe tratar de agrupar en una sola línea las 3 áreas de filtros de seguridad actualmente existentes.

#### V.2.2. *Valoración de la propuesta*

Tal y como se indicó en el informe de esta Sala relativo al Plan de Actuaciones del Aeropuerto de Jerez<sup>3</sup>, es preciso mencionar que las alternativas evaluables que se presenten a un Plan Director han de ser lo más sólidas y viables posibles para responder a las necesidades identificadas.

Cabe mencionar que, en el caso del Aeropuerto de Fuerteventura, los criterios de valoración aplicados para cada alternativa de actuación posible cumplen con las necesidades identificadas minimizando a su vez los impactos operativos, implicaciones administrativas y medioambientales de las mismas, así como el coste económico de su implementación. Por otra parte, debe subrayarse que se ha optado por aquellas alternativas que suponen menores limitaciones de cara al posible crecimiento futuro del aeropuerto.

---

<sup>3</sup> Expediente STP/DTSP/033/19.

### V.3. Estimación económica y análisis coste-beneficio

#### V.3.1. Descripción de la propuesta

Las inversiones más relevantes estimadas en el Plan alcanzan un importe de 34,4 millones de euros para aquellas actividades relacionadas con las competencias en materia tarifaria de esta Comisión y se reparten en los siguientes conceptos:

**Tabla 4. Principales inversiones previstas en activos regulados (miles de euros)**

Subsistema de movimiento de aeronaves	Importe
<b>Campo de vuelos</b>	
Calle de salida rápida	2.120
Construcción del helipuerto	1.200
Nivelación de la franja de la pista	4.190
Suavizado de arquetas en la franja	1.050
Construcción plataforma estacionamiento helicópteros	1.020
<b>Subsistema de Actividades Aeroportuarias</b>	
Remodelación edificio terminal	13.500
Desplazamiento del camino perimetral y exterior	2.290
Adecuación viales de servicio	130
Desvío camino exterior junto a campo de antenas	60
Construcción hangares de aviación general	1.260
Reubicación central de distribución de agua	2.510
<b>Necesidades de terrenos</b>	
Adquisición de terreno	5.110

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan Director.

Según indica el gestor, esta valoración es estimativa y se basa en los costes medios de las diferentes unidades analizadas; por tanto, debe considerarse como una aproximación al coste real del desarrollo de las infraestructuras.

El análisis coste-beneficio realizado por Aena es una técnica para calcular el beneficio social neto del proyecto de inversión, es decir, para evaluar el bienestar para la sociedad en su conjunto.

#### Metodología empleada

El beneficio social neto de una inversión en infraestructuras compara los beneficios y costes que se generan a lo largo de su vida útil con respecto a la situación de referencia sin proyecto que se toma como base para establecer el análisis.

Para la actualización de estos beneficios y costes se utiliza una tasa social de descuento del 3% basada en una propuesta de la Comisión Europea para países

beneficiarios de Fondos de Cohesión con un PNB per cápita superior al 90% de la media. El plazo del proyecto es de 31 años, considerando la ejecución de las inversiones más 25 años de operación desde el inicio de la generación de beneficios.

Debido al carácter social del beneficio calculado no se toman los precios de los activos directamente, sino que se les aplican los denominados precios sombra, que corrigen posibles desviaciones en los mismos por distorsiones del mercado. La ratio de precios sombra sobre los precios del mercado se basan en el documento “*The Economic Appraisal of Investment Project at the EIB*”, en su versión de 2013 del Banco Europeo de Inversiones para los conceptos “Inversiones en infraestructuras”, “Costes de reposición de activos”, “Expropiaciones” y “Costes de mantenimiento de la infraestructura”.

La aplicación de los precios sombra permite capturar una gran parte de los efectos indirectos y externos que se vinculan con la transacción entre el operador del sistema y los usuarios. Sin embargo, el transporte genera costes y beneficios que no repercuten directamente en los agentes que participan en él, sino que afectan a agentes externos por los que no son compensados de manera directa, y, por tanto, se consideran de forma separada en el análisis. Estos costes externos son el ruido, la polución atmosférica, el cambio climático y la accidentalidad.

Finalmente, para obtener el beneficio social neto se calcula el excedente de los productores y de los consumidores. El excedente de los productores se calcula teniendo en cuenta los costes de inversión y reposición, los costes de operación y mantenimiento, los costes de las aerolíneas derivados del incremento de la demanda y por el lado de los ingresos los que obtendrían las aerolíneas y el propio aeropuerto consecuencia de las inversiones realizadas. En el caso del excedente de los usuarios se calcularía en base a los ahorros de tiempo y de costes operativos para los pasajeros, así como las externalidades generadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, el resultado del beneficio social neto calculado por Aena para todas las actuaciones recogidas en el Plan es el siguiente:

**Tabla 5. Resultado del beneficio social neto (miles de euros)**

	Importe
<b>Beneficios socioeconómicos</b>	<b>528.564</b>
Ahorro de tiempo	289.171
Ahorro de costes operativos	160.617
Externalidades	-176.799
Beneficios derivados de la demanda inducida	255.576
<b>Costes operativos (precios sombra)</b>	<b>500.849</b>
Operación y mantenimiento	500.849
<b>Inversión (precios sombra)</b>	<b>18.157</b>
Inversión	16.928

Reposición	1.229
TIR	5,3%
VAN	9.558

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan Director.

El análisis coste-beneficio de las actuaciones contempladas en el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura muestra un VAN de 9.558 miles de euros y una TIR del 5,3% que supera la tasa de descuento utilizada del 3%. Por tanto, las inversiones previstas son consideradas rentables por Aena desde el punto de vista social y establece la oportunidad de las mismas.

### V.3.2. Valoración

En primer lugar, cabe advertir que el importe de las inversiones previstas es una previsión, como indica Aena, por lo que debe ser tomado con cautela, considerando además el horizonte temporal de la misma (25 años). Adicionalmente, Aena no ha proporcionado información soporte para la verificación de las estimaciones del coste de las inversiones.

En segundo lugar, se indica que el beneficio calculado es un beneficio social en base a estimaciones del excedente del productor y del consumidor y de las externalidades. Este cálculo tampoco se puede verificar ya que no se cuenta con información suficiente más allá de la tasa de descuento, los precios sombra y las vidas útiles aplicadas a los activos.

En tercer lugar, debe señalarse que si bien Aena ha calculado el coste-beneficio social del proyecto, no ha calculado el coste-beneficio estrictamente económico de acuerdo con lo que establece el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre:

*“Como novedad, se introduce la necesidad de que los Planes Directores contengan junto con el estudio de las magnitudes económicas un estudio coste beneficio [...] en orden a lograr una mayor eficiencia también en las inversiones públicas, desde una perspectiva de mercado carácter económico-social que justifique la alternativa propuesta con un alcance acotado a la propia fase de planificación, no sólo en términos de rentabilidad económica sino en su condición de infraestructuras que ofrecen servicios que satisfacen necesidades públicas.”*

Y como indica el artículo 4.d) del Real Decreto 2598/1998 citado (en redacción dada por el artículo único, dos del Real Decreto 1267/2018):

*“d) Estudio de las magnitudes económicas del Plan Director, a nivel de planificación y estudio coste-beneficio económico y social de la propuesta.”*

Es decir, de la redacción de la exposición de motivos de dicho Real Decreto, así como de su artículo 4.d), se deduce con claridad que el estudio coste beneficio requerido por la normativa no puede limitarse al impacto social de las actuaciones planificadas sino que la Propuesta debe abordar también un estudio del coste beneficio económico.

Por otra parte, este estudio del coste beneficio económico de las inversiones planificadas resulta necesario, además, para que la CNMC pueda ejercer sus competencias en materia aeroportuaria garantizando la sostenibilidad de la red de Aena como exige el artículo 20.5 de la Ley 18/2014.

Por todo lo anterior, el análisis presentado habría de completarse, tal y como también se indicó en el informe al Plan Director de Jerez, añadiendo un análisis de rentabilidad económica, en el que se incluyeran los ingresos previstos generados por las nuevas inversiones y los costes adicionales generados por las mismas<sup>4</sup>.

Cabe mencionar que el volumen total de inversiones a realizar según el Plan Director asciende a 35,16 millones de euros lo que supone más de un **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**% de la base de activos actual del aeropuerto.

## CONCLUSIONES

**Primera.-** Con independencia de las observaciones realizadas en el apartado V.1.2 en relación con la información relativa a las estimaciones de demanda, la propuesta de Plan Director contiene un nivel de justificación adecuado sobre sus elementos decisorios.

**Segunda.-** El análisis de necesidades y la selección de alternativas realizados en la propuesta de Plan Director justifican suficientemente las potenciales inversiones propuestas tanto en los campos de vuelo como en el edificio terminal.

**Tercera.-** Sin perjuicio de lo anterior, esta Sala estima que Aena debería incluir en su propuesta un análisis del coste-beneficio económico, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, en el que se detallan los ingresos previstos generados por las nuevas inversiones y los costes adicionales previstos que se derivarían de las mismas, que permita evaluar la rentabilidad económica de la propuesta de Plan Director.

---

<sup>4</sup> En el mencionado Plan Director de Jerez se incluyó, a modo de ejemplo, un esquema de análisis básico de rentabilidad económica.