

## **IV. ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL DESARROLLO PREVISIBLE DEL AEROPUERTO**



#### **IV.1. FACTORES A CONSIDERAR**

La programación de las actuaciones necesarias en el aeropuerto para satisfacer la demanda de capacidad en cada etapa de desarrollo esta condicionada por una serie de factores diversos, cuya influencia hace difícil obtener los resultados que satisfagan todos los condicionantes existentes, por su importancia al respecto destacamos:

##### Socio- políticos

Las competencias urbanísticas de otras administraciones implicadas, así como la magnitud de las inversiones en infraestructura necesarias hacen que las decisiones de inversión estén con frecuencia condicionadas por factores diferentes a los puramente técnicos.

##### Medioambientales

La ubicación del aeropuerto en una zona muy desarrollada desde el punto de vista urbanístico, hace que las soluciones técnicamente más adecuadas no sean las más aceptables por la comunidad del entorno aeroportuario.

Este grupo de factores tienen una influencia muy significativa para conseguir el máximo desarrollo posible del aeropuerto.

##### Factores sectoriales

La creciente preocupación de la Comunidad Autónoma Balear por el crecimiento no selectivo del sector turístico introduce nuevas incógnitas respecto a los años en que se alcanzarán los niveles de tráfico utilizados como referencia para la planificación de las etapas de desarrollo del aeropuerto.

Con carácter general debe tenerse en cuenta que una valoración precisa de las actuaciones a realizar exigirá la realización de proyectos que las definan con detalle y su licitación en el mercado lo que permitirá conocer el coste real de las inversiones, que a su vez estará influido por la situación y evolución del sector de la construcción en la Comunidad Balear.

#### **IV.2. CRITERIOS DE VALORACIÓN**

Para la valoración se han utilizado precios medios unitarios actuales sin tener en cuenta la posible evolución de los mismos en los años futuros tanto por las variables específicas del sector de la construcción como por las de la economía general.

La ampliación de superficie en cada horizonte del tráfico es consecuencia de la ampliación requerida de los elementos críticos, conservando la actual estructura del procesador. La zona más desfavorable es la de facturación que requiere un incremento de 59 mostradores en el horizonte H2, con respecto a la situación de partida (1998). Manteniendo la facturación pasante existente esta ampliación supone incrementar el edificio procesador en una longitud de 100 metros lineales, equivalentes a 62.000 m<sup>2</sup>. Con esta ampliación quedan cubiertas el resto de necesidades de superficie.

##### Obtención de suelo:

Conocida la superficie de terreno a obtener se le ha aplicado un valor unitario en función de su clasificación urbanística.



Obras, suministros e instalaciones:

Se han utilizado precios unitarios y mediciones de obras a realizar, la valoración obtenida no incluye el coste de las asistencias técnicas de la redacción de proyectos y de control y vigilancia de ejecución.

Redacción de proyectos y control y vigilancia de ejecución:

Se ha estimado un 5,53 % del valor previsto de las inversiones.

### IV.3. VALORACIÓN DE INVERSIONES

Se ha realizado la evaluación de inversiones correspondiente a cada fase de desarrollo.

El **total de inversiones** estimadas en el periodo de planificación asciende a **58.664 Millones de Pesetas (352,6 Millones de Euros)**.

En la Tabla siguiente se presenta el desglose de inversiones en el periodo clasificadas por subsistemas aeroportuarios.

<b>Subsistemas Aeroportuarios</b>	<b>Inversión Millones de Pesetas</b>
Campo de vuelos	8.310
Área Terminal de Pasajeros	34.901
Aviación General	362
Zona Industrial	3.990
Zona de Carga	4.681
Torre, Centro de Control y SEI	2.850
Expropiaciones	495
Asistencias técnicas	3.075
<b>Total</b>	<b>58.664</b>

