



**OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO 2023/NI
TEST AEROPORTUARIO (TÉCNICO 8)**

11 MAYO 2024



INSTRUCCIONES PARA EL/LA ASPIRANTE

1. Verifique que la referencia del cuadernillo se corresponde con la referencia a la que opta.
2. El cuestionario está compuesto por 30 preguntas. Adicionalmente, se incluyen 3 preguntas de reserva que serán valoradas en el caso de que se anule alguna de las 30 anteriores.
3. Las preguntas del cuestionario tienen el mismo valor. Cada una de las preguntas tiene cuatro opciones de respuesta, existiendo una sola respuesta válida. El criterio calificador será el siguiente: sumará 1 punto cada respuesta válida; restará 0,33 puntos cada respuesta errónea y la respuesta en blanco no puntuará.
4. El tiempo de realización de este ejercicio es de 60 MINUTOS.
5. Cumplimente la hoja de respuestas siguiendo las instrucciones que constan al dorso de esta. En la parte izquierda cumplimente sus datos. En la parte de la derecha marque las respuestas. En la parte superior derecha indique la referencia a la que opta.
6. Compruebe siempre que la señal que se efectúe en la casilla de la hoja de respuestas se corresponde con el número de pregunta del cuestionario.
7. Marque las respuestas con BOLÍGRAFO NEGRO, o en su defecto, AZUL. No está permitido el uso de corrector ni de lápiz.
8. Mantenga el DNI o documento acreditativo sobre la mesa.
9. Apague y guarde el móvil y cualquier otro dispositivo electrónico.
10. No podrá abandonar su asiento durante los primeros 30 minutos ni durante los últimos 10 minutos del ejercicio.
11. No se contestarán preguntas sobre dudas de contenido de las preguntas. Si desea plantear otras cuestiones o ha terminado, levante la mano y será atendido/a.
12. Una vez finalizado el ejercicio, deberá separar la hoja autocopiativa y la matriz con sus datos de la hoja de respuestas de acuerdo con las indicaciones que se le faciliten. Podrá quedarse con la hoja autocopiativa de respuestas y con el cuestionario.

INICIO DE LA PRUEBA

- 1. Según el artículo 77 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando la prueba consista en la emisión de un informe de un órgano administrativo, organismo público o Entidad de derecho público, se entenderá que éste tiene carácter:**
 - A. Facultativo.
 - B. Vinculante.
 - C. Preceptivo.
 - D. No vinculante.

- 2. En una situación de competencia monopolística a largo plazo, las empresas:**
 - A. Obtendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será mayor que el de la empresa competitiva.
 - B. No tendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será igual que el de la empresa competitiva.
 - C. No tendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será inferior que el de la empresa competitiva.
 - D. Obtendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será inferior que el de la empresa competitiva.

- 3. Considerando constantes todas las variables de la economía (aplicando ceteris paribus), una innovación tecnológica en la producción de aviones lleva a:**
 - A. Una disminución en la cantidad demandada de aviones.
 - B. Un desplazamiento hacia la derecha de la curva de oferta de aviones.
 - C. Una disminución en la cantidad ofrecida de aviones.
 - D. Un desplazamiento hacia la izquierda de la curva de oferta de aviones.

- 4. Dos de los modelos de evaluación más habituales son el Capital Asset Pricing Model (CAPM) y el Arbitrage Pricing Theory (APT). Respecto a estos modelos indique qué afirmación NO es cierta:**
 - A. El CAPM podría considerarse un caso particular del APT.
 - B. El CAPM y el APT se basan generalmente en la valoración respecto a una cartera de mercado.
 - C. El APT muestra generalmente más factores de sensibilidad (Betas) que el CAPM.
 - D. En el caso en el que todas las Betas del CAPM y el APT sean nulas el rendimiento del activo es del activo libre de riesgo.

- 5. En un modelo de costes totalmente distribuidos:**
- A. Se calcula el coste de los servicios asignando todos los costes directos y una proporción de los indirectos.
 - B. Se calcula el coste de los servicios asignando todos los costes directos e indirectos.
 - C. No se asignan los costes comunes y conjuntos.
 - D. Se asignan los costes comunes de manera proporcional y no se asignan los costes fijos.
- 6. Los modelos de costes Top-down:**
- A. Siempre se definen a partir de categorías homogéneas de costes y relaciones coste-volumen.
 - B. Parten de las cuentas financieras y a través de diferentes fases de atribución obtiene los ingresos y costes por servicio.
 - C. Tienen como objetivo obtener el coste marginal de producir una unidad adicional de un producto.
 - D. Siempre incluyen la totalidad de los costes comunes en la atribución de los costes a los diferentes servicios.
- 7. ¿Cuál de los siguientes conjuntos de variables considera más adecuados para estimar el tráfico aéreo de los aeropuertos españoles?**
- A. El PIB de España y los porcentajes de ocupación hotelera.
 - B. El PIB de España, el PIB de los principales países emisores de tráfico internacional, las pernoctaciones hoteleras y el precio del combustible.
 - C. Únicamente el PIB de España.
 - D. La renta media de los países emisores de turismo hacia España y el precio del combustible.
- 8. Conforme a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia: En la fórmula de cálculo del parámetro X los flujos de ingresos y costes se descuentan de la siguiente manera:**
- A. De forma anual al coste medio ponderado del capital después de impuestos.
 - B. De forma mensual al coste medio de capital antes de impuestos.
 - C. De forma anual al coste medio ponderado del capital antes de impuestos.
 - D. De forma anual al tipo de interés del dinero.

- 9. ¿Cuál de los siguientes indicadores de calidad NO incentiva/penaliza al gestor aeroportuario según el sistema de incentivos establecido en el Documento de Regulación Aeroportuaria DORA 2022-2026?**
- A. Satisfacción general de los pasajeros.
 - B. Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto.
 - C. Tiempo de espera en el control de seguridad de los pasajeros.
 - D. Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta.
- 10. Conforme a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia: El Índice P de actualización del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) contempla:**
- A. Las variaciones mensuales del precio de inputs fuera del control del operador aeroportuario, pero que afectan a su actividad.
 - B. Las variaciones anuales del precio de inputs del operador aeroportuario para la provisión de los servicios aeroportuarios básicos.
 - C. Las variaciones anuales de inputs fuera del control del operador aeroportuario, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial.
 - D. Las variaciones anuales de los costes de los servicios fuera del control del gestor aeroportuario, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial.
- 11. Conforme al Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo: El Índice St-1 (seguridad) que forma parte de la fórmula del Índice P corresponde a:**
- A. El menor de los valores entre: la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «81. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el INE y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.
 - B. El menor de los valores entre: la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el INE y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.
 - C. El menor de los valores entre: la tasa de variación interanual, medida en tanto por ciento, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el INE y la tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.
 - D. El menor de los valores entre: la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del IPS del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el INE y la tasa de variación real, en tanto por ciento, de los costes unitarios en materia de seguridad.

12. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

- A.** La determinación de los coeficientes de ponderación α de las partidas de costes que forman parte de la fórmula de cálculo del Índice P se calcula tomando como base la estructura de costes efectivamente incurridos en el año natural anterior al año en que se realice el cálculo del Índice P.
- B.** La determinación de los coeficientes de ponderación α de las partidas de costes que forman parte de la fórmula de cálculo del Índice P se calcula tomando como base la estructura de costes regulados efectivamente incurridos en el año natural anterior al año en que se realice el cálculo del Índice P.
- C.** La determinación de los coeficientes de ponderación α de las partidas de costes que forman parte de la fórmula de cálculo del Índice P se calcula tomando como base la estructura de costes efectivamente incurridos en el año natural anterior al año en que se realice la revisión tarifaria.
- D.** La determinación de los coeficientes de ponderación α de las partidas de costes que forman parte de la fórmula de cálculo del Índice P se calcula tomando como base la estructura de costes regulados estimados para el año natural anterior al año en que se realice el cálculo del Índice P.

13. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

- A.** El componente IRR_a del DORA corrige cualquier ganancia de capital que pudiera beneficiar al gestor aeroportuario por desviaciones respecto a la inversión anual programada.
- B.** El componente IRR_t del DORA corrige cualquier ganancia de capital que pudiera beneficiar al gestor aeroportuario por desviaciones respecto a la inversión anual programada.
- C.** El componente IRR_a del DORA corrige cualquier ganancia o pérdida de capital que pudiera afectar al gestor aeroportuario por desviaciones respecto a la inversión anual programada.
- D.** El componente IRR_t del DORA corrige cualquier ganancia o pérdida de capital que pudiera beneficiar al gestor aeroportuario por desviaciones respecto a la inversión anual programada.

14. La Base de Activos Regulada (BAR):

- A.** Se refiere a todos los activos aeroportuarios excluyendo las subvenciones de explotación.
- B.** Se refiere exclusivamente a los activos vinculados con los servicios aeroportuarios básicos excluyendo los financiados con subvenciones.
- C.** Se refiere exclusivamente al valor neto de los activos vinculados con los servicios aeroportuarios básicos.
- D.** Se refiere al valor neto contable de los activos vinculados a los servicios aeroportuarios básicos.

15. El DORA 2022-2026 establece lo siguiente:

- A.** En la determinación del IMAP y sus límites de cada año se tendrán en cuenta los ajustes aplicables en ejercicios previos.
- B.** En la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan superar el IMAP previsto en el DORA, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.
- C.** En la determinación del IMAP y sus límites de cada año se tendrán en cuenta los costes COVID-19 en los que haya incurrido Aena en el ejercicio tarifario precedente.
- D.** En la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan, en su caso, la posibilidad de alcanzar el IMAP previsto en el DORA, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.

16. La componente X de la fórmula de cálculo del IMAP:

- A.** Recogerá todos aquellos incrementos o disminuciones de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a la actividad del operador, anticipables por el operador en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador.
- B.** Recogerá todos aquellos incrementos o disminuciones de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a la actividad aeroportuaria y comercial del operador, anticipables por el operador en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador.
- C.** Recogerá todos aquellos incrementos o disminuciones de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a la actividad del operador, no anticipables por el operador en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador.
- D.** Recogerá todos aquellos incrementos de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a la actividad del operador, anticipables por el operador en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador.

17. El DORA se puede modificar:

- A.** Por causas excepcionales no imputables a Aena imprevisibles en el momento de su aprobación sólo si se producen reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10%.
- B.** Siempre que se produzcan reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10%.
- C.** No se puede modificar nunca pues el riesgo del tráfico es siempre del operador.
- D.** Por causas excepcionales no imputables a Aena imprevisibles en el momento de su aprobación si tienen un efecto cierto y substancial sobre la viabilidad financiera de la red de aeropuertos.

18. La supervisión y seguimiento del cumplimiento del DORA corresponde a:

- A. La CNMC como entidad de Supervisión Independiente, previo informe de AESA y la DGAC.
- B. La CNMC como entidad de Supervisión Independiente, previo informe de AESA.
- C. AESA que emitirá un informe de supervisión técnica aeroportuaria, previo informe de la CNMC.
- D. AESA que emitirá un Informe de supervisión técnica anual y otro Informe adicional en el último ejercicio de periodo DORA.

19. El Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias, establece algunos índices publicados por el INE en base a los cuales se realizan los cálculos. ¿Cuál de estos índices NO está contenido en el real decreto?

- A. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación».
- B. Índice de precios de servicios (IPS) del grupo «81.2 Actividades de limpieza».
- C. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase «3320. Instalación de máquinas y equipos industriales».
- D. Índice de precios industriales (IPRI) de la clase «3514. Comercio de energía eléctrica».

20. El coste unitario de capital establecido en el DORA 2022-2026:

- A. Es de un 6,02% antes de impuestos.
- B. Es de un 6,02% después de impuestos.
- C. Es de un 8,04% antes de impuestos.
- D. Es de un 8,04% después de impuestos.

21. Según las estimaciones del DORA 2022-2026, la prestación patrimonial pública con un mayor coste total es:

- A. Aterrizaje.
- B. Pasajeros.
- C. Seguridad.
- D. Handling.

22. El Capital Asset Pricing Model se utiliza en la estimación del coste de capital en el DORA porque:

- A. Es una exigencia de la Ley 18/2014.
- B. Es la práctica común entre reguladores.
- C. Se acordó en el procedimiento de consulta con los usuarios de los aeropuertos.
- D. Es una exigencia de la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

23. Según las estimaciones del DORA 2022-2026 el coste de capital se irá reduciendo en cada uno de los ejercicios del quinquenio 2022-2026. La razón de esta reducción está en que:

- A. Se reducirá la Base de Activos Regulada durante del periodo.
- B. Se reducirá el coste unitario de capital durante el periodo.
- C. A. y B. son ciertas.
- D. Se reduce según establece la Ley 18/2014 para evitar que se incrementen las tarifas.

24.Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. Las prestaciones patrimoniales públicas aeroportuarias reflejan los precios de los servicios aeroportuarios básicos.
- B. Las prestaciones patrimoniales públicas aeroportuarias tienen carácter tributario y se regulan en los Presupuestos Generales del Estado.
- C. A. y B. son ciertas.
- D. Ninguna de las anteriores es correcta.

25. Los servicios aeroportuarios básicos recogen:

- A. Los servicios prestados por Aena en las instalaciones aeroportuarias.
- B. Los servicios prestados por Aena en las instalaciones aeroportuarias y aeronáuticas.
- C. Los servicios prestados por Aena en la terminal.
- D. Ninguna de las anteriores.

26. Conforme al artículo 30.1 de la Ley 3/2013, de creación de la CNMC:

- A. Las circulares tendrán carácter vinculante para los sujetos afectados por su ámbito de aplicación, una vez publicadas en el BOE.
- B. Las circulares tendrán carácter vinculante para los sujetos afectados por su ámbito de aplicación al día siguiente de su aprobación por la Comisión.
- C. Las circulares tendrán carácter vinculante para los sujetos afectados por su ámbito de aplicación, una vez publicadas en la web de la CNMC.
- D. Las circulares no precisan ser publicadas.

27. De acuerdo con el artículo 37 de la Ley de creación de la CNMC, la Comisión tiene la obligación de hacer pública:

- A. Las resoluciones que acuerden la imposición de medidas cautelares.
- B. La realización de inspecciones de acuerdo con la Ley 15/2007, de 3 de julio.
- C. La incoación de expedientes sancionadores.
- D. Todas las respuestas anteriores son correctas.

28. De acuerdo con el artículo 5.4 de la Ley de creación de la CNMC:

- A. La CNMC está legitimada para impugnar leyes de las que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.
- B. La CNMC está legitimada para impugnar actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho privado de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.
- C. La CNMC está legitimada para impugnar disposiciones generales de rango inferior a la ley de las que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.
- D. La CNMC no está legitimada para impugnar decretos autonómicos de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados de valores.

29. Conforme al artículo 25 de la Ley de creación de la CNMC ¿Cuál de las siguientes no es una dirección de instrucción?

- A. La Dirección de Competencia.
- B. La Dirección de Promoción.
- C. La Dirección de Energía.
- D. La Dirección de Transportes y Sector Postal.

30. Señale la respuesta incorrecta. Los miembros del Consejo de la CNMC cesarán en su cargo:

- A. Por renuncia aceptada por el Gobierno.
- B. Por expiración del término de su mandato.
- C. Por incompatibilidad sobrevenida.
- D. Por haber sido condenado por delito imprudente.

PREGUNTAS DE RESERVA

31. ¿Qué tipo de modelo de costes analítico recoge un mayor grado de eficiencia y una menor sobrecapacidad de la red?

- A. Modelo ABC.
- B. Modelo Top-down LRIC.
- C. Modelo de costes corrientes totalmente distribuidos.
- D. Modelo Bottom-up LRIC.

32. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta?

- A. El coste medio ponderado del capital utilizado para el cálculo del coste de capital se mantiene constante para cada periodo regulatorio del DORA.
- B. La BAR evoluciona en cada periodo regulatorio del DORA en función de la inversión y las amortizaciones.
- C. La BAR evoluciona en cada periodo regulatorio del DORA en función de la inversión estratégica y de las amortizaciones.
- D. El coste medio ponderado del capital antes de impuestos es el utilizado para el cálculo del coste de capital de cada periodo regulatorio del DORA.

33. Las tarifas aeroportuarias:

- A. Están deflactadas por el IPC.
- B. No recogen ningún tipo de actualización de precios.
- C. Están ajustadas por un índice de precios propio del sector aeroportuario y relacionado con los costes de Aena.
- D. Las tarifas aeroportuarias reflejan únicamente los costes de Aena.

**FIN DE LA PRUEBA
SI HA TERMINADO ANTES DEL TIEMPO
CONCEDIDO REPASE SUS CONTESTACIONES**

