



**DON PEDRO RIVERA BARRACHINA, SECRETARIO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

**CERTIFICO:** Según resulta del borrador del acta de la sesión celebrada el día veinte de diciembre de dos mil diecisiete, el Consejo de Gobierno queda enterado de la tramitación del expediente nº 27/2017 de contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, relativo a la gestión explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, por el sistema de Procedimiento Restringido. Y por tanto, procede a la adjudicación del citado contrato a la mercantil AENA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A. con C.I.F. A-86212420.

**Y para que conste y a los procedentes efectos, expido, firmo y sello la presente en Murcia a la fecha de la firma electrónica recogida al margen.**

**INDICE DE DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE DE**  
**“Gestión, explotación, mantenimiento y conservación**  
**del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.**

1.- PROPUESTA AL CONSEJO DE GOBIERNO.

2.- INFORME JURÍDICO.

3.- ORDEN DE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN Y DEL PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES.

4.- PROPUESTA DE ADJUDICACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES, COSTAS Y PUERTOS.

5.- DILIGENCIA.



## AL CONSEJO DE GOBIERNO

Se ha tramitado en esta Consejería, expediente nº 27/2017 de contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, relativo a la **"GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA"**, por el sistema de Procedimiento Restringido, al amparo de lo dispuesto en la Sección 3ª, Capítulo I, del Título I del Libro II del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, y con un plazo de duración de 25 años.

El Consejo de Gobierno autorizó a la entonces Consejería de Fomento e Infraestructuras a celebrar el citado contrato en virtud de acuerdo adoptado con fecha 15 de marzo de 2017.

El anuncio de licitación del citado procedimiento restringido fue publicado con fecha 25 de marzo de 2017 en el Diario Oficial de la Unión Europea y con fecha 7 de abril de 2017 en el Boletín Oficial del Estado, anuncios en los que se fijaba como fecha de finalización del plazo de presentación de candidaturas el día 2 de mayo de 2017.

A dicho procedimiento presentaron sus candidaturas las mercantiles AENA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S. A., ACI AIRPORTS INTERNATIONAL SARL, y EDEIS MANAGEMENT SASU.

La Mesa de Contratación constituida para asistir al órgano de contratación en dicho procedimiento procedió al examen y calificación de la documentación aportada por los licitadores, en los sobres de documentación administrativa y de solvencia económica y técnica. Tras el examen de la citada documentación, la Mesa propuso a este órgano de contratación que fuesen invitados a presentar sus Ofertas Técnicas y Económicas a dicho procedimiento restringido las mercantiles AENA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S. A., y EDEIS MANAGEMENT SASU, al ser éstas las que habían superado la Fase I del mismo.

Este órgano proponente cursó invitaciones a las referidas mercantiles con fecha 30 de agosto de 2017, dándoles un plazo de 60 días naturales para que presentaran sus ofertas, plazo que concluía el día 30 de octubre de 2017, a las 13:00 horas.



Ambas mercantiles visitaron las instalaciones que iban a ser objeto de la concesión, haciendo uso de la posibilidad que contemplaba la cláusula 22 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

A la fecha de conclusión del plazo de presentación de ofertas, el día 30 de octubre de 2017, solo se había presentado una oferta en la Oficina Corporativa de Atención al Ciudadano sita en la sede de esta Consejería en la plaza de Santoña, la oferta de AENA SME, S.A., mercantil que a las 12:41 horas del citado día 30 de octubre presentó dos carpetas, correspondientes a los denominados Sobre nº 3 Oferta Técnica y Sobre nº 4 Oferta Económica.

Con fecha 3 de noviembre de 2017 la Mesa de Contratación procedió en acto público a la apertura del Sobre nº 3 Oferta Técnica. Del contenido de la citada oferta son destacables las propuestas relativas a los siguientes criterios:

En el criterio Plan de Desarrollo de la Zona de Actividades Complementarias, expone las distintas actividades potenciales a instalar en la ZAC, y recoge el compromiso de realizar los primeros estudios de viabilidad en el primer año de la concesión, Plan que será objeto de revisión cada tres años y con horizontes de desarrollo de cuatro años como mínimo. En el mismo ha considerado dos modelos de negocio: en el primero, asume AENA el rol de promotor de suelo urbanizado, dejando a terceros la promoción y explotación de servicios o construcción de instalaciones propias (landlord); en el segundo, asume una parte directa del negocio y riesgo como promotor de suelo urbanizado y como inversor de la construcción final, dejando la explotación a terceros. Clasifica las actividades a desarrollar en tres tipos: servicios a la población (Airport Outlet, Parque Comercial), servicios aeronáuticos (estaciones de servicio, aerotaxi, formación de pilotos), y servicios de centralidad aeroportuaria (Parque Industrial-Ciudad Agroalimentaria, Parque Logístico, Parque Empresarial).

El Plan de Desarrollo de la Zona de Actividades Complementarias presentado por AENA, contiene un cronograma de las fases propuestas para la implantación de actividades que distingue: Apertura (2018-2019), Corto Plazo (2020-2024), Medio Plazo (2025-2029) y Largo Plazo (2030-2043). La propuesta acompaña detalle de fases, superficie urbanizable y tipología de urbanización. Reitera que su propuesta tiene carácter de aproximación preliminar que ofrece una visión del conjunto potencial de la ZAC y opciones de ordenación, que será revisada el primer año del contrato y posteriormente cada tres años.



En el criterio relativo al Plan de Certificación, la oferta contiene también un calendario con un alto grado de detalle en tareas a desarrollar y en los plazos asignados a cada una de ellas. El calendario enumera las actividades previas a la certificación (levantamiento de obstáculos, solicitud de servidumbres, elaboración de documentación), las tareas a realizar en paralelo al proceso de certificación (calibración de sistemas de navegación, actualización y puesta a punto de los sistemas, mantenimiento correctivo menor de las instalaciones) y que son necesarias para la puesta en marcha de las instalaciones, y por último, enumera las actividades de certificación (presentación de alegaciones, subsanación de no conformidades, elaboración de documentación adicional).

Con fecha 30 de noviembre de 2017 la Mesa de Contratación procedió, en acto público, a la apertura del Sobre nº 4 Oferta Económica, cuyo contenido más destacable, en síntesis, es el siguiente:

La Tarifa por Pasajero que AENA SME, S. A., ha ofertado para los distintos Periodos o Tramos en los que se ha fraccionado el plazo concesional es la siguiente:

Periodo o tramo Primero (año 1 <sup>a</sup> al 10 <sup>o</sup> )	0,84 €/pax/año.
Periodo o tramo Segundo (año 11 <sup>o</sup> al 15 <sup>o</sup> )	2,40 €/pax/año.
Periodo o tramo Tercero (año 16 <sup>o</sup> al 20 <sup>o</sup> )	2,61 €/pax/año.
Periodo o tramo Cuarto (año 20 <sup>o</sup> al 25 <sup>o</sup> )	2,90 €/pax/año.

En todos los casos la tarifa ofertada supera los mínimos establecidos en el PCAP.

El Umbral de Tráfico a partir del cual AENA "...retribuirá a la CARM el tráfico de pasajeros en el Periodo Primero: Cuando se alcance un tráfico de 1.000.000 (un millón) de pasajeros año y se retribuirá desde el primer pasajero".

La Estructura Financiera del Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias, especifica que el Capital social de la sociedad concesionaria que constituirá AENA para explotar el AIRM será de 8.500.000 de euros, cantidad que supera con creces el capital mínimo establecido en el PCAP, sociedad que además contará con unas Reservas Voluntarias de 45.114.330 de euros.

Ni el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato, ni la oferta de AENA SME, S. A., contiene ninguna obligación económica por parte de CARM a favor de la concesionaria en concepto de ayudas a la explotación para el periodo concesional previsto de 25 años.



El conjunto de la oferta de AENA, es decir la Técnica y la Económica, ha sido valorada con 104,5 puntos por la Mesa de Contratación, la cual ha formulado en favor de la misma, propuesta de adjudicación a este órgano de contratación.

De conformidad con el artículo 22.35 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia y de acuerdo con lo anterior, se eleva a Consejo de Gobierno la siguiente:

### **PROPUESTA DE ACUERDO**

**UNICO.-** Tener conocimiento de lo tramitado hasta la fecha e instar al Consejero de Presidencia y Fomento, como órgano competente en materia de contratación, a que proceda a la adjudicación del contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, relativo a la "**GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA**", a la mercantil AENA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S. A., con CIF A-86212420.

En Murcia, EL CONSEJERO DE PRESIDENCIA  
Y FOMENTO,  
Fdo.: Pedro Rivera Barrachina.



Región de Murcia  
Consejería de Fomento  
e Infraestructuras

Secretaría General

## Informe Jurídico

Asunto: Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Con fecha 27/12/2016 el Servicio de Contratación se remitió un primer borrador el asunto arriba referenciado para su informe por el Servicio Jurídico de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.6 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público aprobado por RDL 3/2011 de 14 de noviembre, al que se han ido incorporando varias modificaciones hasta su remisión con redacción definitiva con fecha 13 de marzo de 2017.

### **CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

#### ***PRIMERA***

Como es evidente, lo primero que debe examinarse es la adecuación del régimen jurídico que el propio Pliego de Cláusulas Administrativas declara. En este sentido, dentro del Capítulo 1 en su apartado 2.1 se señala que “*en*



*el presente Pliego se recogen las Cláusulas Administrativas Particulares que regirán la contratación de concesión de la Gestión, Explotación, Mantenimiento, y Conservación del aeropuerto Internacional Región de Murcia, que cabe calificar como contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión que está regulado en los artículos 275 a 289".* Como a nadie escapa, esta calificación se hace en el momento en que se escribe el presente informe, en el que todavía se encuentra vigente el TRLCSP en que subsiste el contrato de gestión de servicios públicos, pues éste, como es sobradamente conocido, desaparece en el texto de la ley que en este momento se encuentra en tramitación, por vía de urgencia, en el Congreso de los Diputados, como consecuencia de la transposición que se lleva a efecto por él mismo de las directivas comunitarias. Tal y como ha señalado el Consejo de Estado, en el dictamen emitido sobre el Anteproyecto de ley de Contratos del Sector Público de 10 de marzo de 2016, la desaparición del contrato de gestión de servicios públicos es una de las novedades fundamentales dejando sin efecto la regulación de los diferentes modos de gestión indirecta de los servicios públicos que se hacía en el artículo 277 de la ley todavía vigente, y permitiendo solo la concesión, que pasa a desglosarse en dos categorías, la concesión de obras y la concesión de servicios.

Dicha la salvedad anterior, nos tenemos que atener al derecho vigente en el momento presente, y por ello y como en todo contrato de gestión de servicios públicos hemos de interrogarnos por la existencia del servicio público, como tal, o lo que es lo mismo, la existencia de una *publicatio* formal del servicio. En este sentido, el Real Decreto Ley 8/2014 de 14 de julio de medidas urgentes para el crecimiento, la competencia y la eficiencia, declara que "... que este Real Decreto Ley precisa el régimen



*de la red de aeropuertos de interés general como servicio económico de interés general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos”, señalando el artículo 21 que “la red de aeropuertos de interés general gestionados por AENA se califica como servicio de interés económico general”, declaración que hay que entender en un sentido amplio en relación con la actividad aeroportuaria, que es lo que interesa, sea un aeropuerto gestionado por AENA o no.*

Se debe tener presente, que desde siempre la explotación de esta clase de infraestructuras se ha operado a través de concesiones demaniales, al estar asentadas sobre un suelo que tiene esta propia calificación, estando la misma conectada con el hecho de que la clase de actividades que se desarrollan sobre esta clase de suelo es un servicio público o una actividad de interés público o un servicio de interés económico general, como es este caso. En consecuencia, debe concluirse que la calificación del contrato como un contrato de gestión de servicio público en la modalidad de concesión que lleva a cabo el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, es correcta bajo la perspectiva del derecho vigente, en esta fecha de acuerdo con el régimen de los artículos 275 a 289 del TRLCSP.

## **SEGUNDA**

El Pliego señala igualmente que dentro del objeto del mismo se comprenden como actuaciones a desarrollar todas aquellas ligadas a la condición de gestor aeroportuario, incluyendo todos aquellos servicios



descritos en el RD 2851/1981 de 27 de noviembre de calificación de aeropuertos civiles, en sus cinco apartados, incluyendo los tres primeros de acuerdo con los cambios introducidos por la Ley 9/2010 de 14 de abril y los reglamentos comunitarios 549/2004, 2096/2005 y 552/2004 y 139/2014.

En el apartado 2.2.1 d) se incluye o describe la cláusula de progreso al exigir al concesionario la obligación de explotar y mantener las instalaciones según el progreso que la técnica o ciencia demande en cada momento, especificando el apartado f) igualmente que el concesionario vendrá obligado a aplicar las medidas que las normas vayan imponiendo sin que tenga derecho a indemnización alguna por ello, salvo que nos encontremos en el supuesto del artículo 282 del TRLCSP.

En el número 3 del capítulo 1, relativo a la naturaleza y régimen jurídico, se contiene la declaración sobre la Directiva de concesiones 2014/23/UE de 26 de febrero, según el criterio del llamado *efecto vertical* que la Junta Consultiva de Contratación ha expuesto a los órganos de contratación en la Recomendación de 15 de marzo de 2016 y que se publicó por la Dirección General de Patrimonio del Estado el 16 de marzo del mismo año. Es indudable la trascendencia que esta inclusión en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares puede conllevar de cara a eventuales situaciones cercanas o futuras que pudieran plantearse en la vida de la concesión y ya se ha expuesto al principio de este informe que la sujeción al régimen jurídico declarado vigente lo es por escasas fechas, según la Disposición Final Séptima del nuevo marco legal, sobre todo porque en el Proyecto que se tramita por urgencia en el Congreso de los Diputados, el plazo de *vacatio legal* es de 4 meses, después de las observaciones del Consejo de Estado y la conveniencia de acortar el plazo (página 288 del



Dictamen) dado que el plazo de trasposición de finalizó el 18 de abril de 2016. Lo que quiere decirse con esto es que hay que plantearse la utilidad de esta declaración que contiene el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, sin que esto sea una observación de legalidad, por un argumento fácilmente entendible, ya que si se trata de normas de efecto vertical y directo, este se produce por sí mismo, sobre todo después de haber finalizado el plazo de trasposición, sin que esta se haya llevado a cabo sin necesidad de ninguna intermediación por el PCAP y si no existe el efecto directo, con seguridad se abrirá un amplio campo de discusiones durante la concesión, amparado en la declaración contenida en el pliego. Es obvio que esta no es una observación de legalidad por este Servicio Jurídico, sino de mera conveniencia práctica sobre la mencionada inclusión.

Con todo debe tenerse presente que el actual TRLCSP satisface en gran medida una buena parte del mandato de transposición, ya que el TRLCSP transpone la anterior Directiva 2004/18, con un contenido muy parecido al de la nueva Directiva en muchos aspectos y que *“los nuevos aspectos de la Directiva de Concesiones no son otra cosa que la positivización de la jurisprudencia del TJUE dictada con base en la Directiva 2014/18 (véase en este sentido”* “Los efectos jurídicos de las Directivas de Contratación Pública ante el vencimiento del plazo de transposición de la nueva Ley de Contratos del Sector Público” (Documento presentado por los Tribunales Administrativos de Contratación Pública aprobado el 1 de marzo de 2016). Por otro lado, lo que está claro es que el valor de la recomendación de la Junta Consultiva estaba muy vinculado al período en que no se había producido ningún efecto directo, pero transcurrido la fecha límite de transposición, este efecto se ha producido, si bien la recomendación, que



solo es tal cosa, tiene un valor inestimable en la interpretación de los preceptos afectados, aunque *la interpretación auténtica* la vamos a encontrar en la nueva ley que lleve a cabo la trasposición, y todo ello lo podemos hacer sin necesidad de incluir la citada recomendación en el régimen jurídico del contrato. Y es que incluso aunque ello no fuera así, no es unánime ni mucho menos el criterio doctrinal sobre los pretendidos efectos directos de la Directiva 2014/23 de 26 de febrero. Debe recordarse, de otro lado, que tanto el criterio de la Junta Consultiva de Contratación en la recomendación ya citada, como el de otras Juntas Regionales, parten del hecho indubitado de la falta de trasposición de la Directivas Comunitarias, situación en la que hay que reconocer todavía nos encontramos en el día de hoy, y cierto es que los Estados deben de abstenerse de adoptar (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión de 18 de diciembre de 1997 Asunto Inter-Environnement Wallonie) durante el período de la trasposición disposiciones que puedan comprometer el resultado ordenado por las Directivas señalando que *“Ciertamente la originalidad de las Directivas reside en la fijación de un plazo que tiene por objeto proporcionar a los Estados miembros el tiempo necesario para adoptar las medidas de adaptación de su derecho interno y en el transcurso del cual no puede reprochárseles, como es lógico, la ausencia de una concordancia absoluta entre su ordenamiento jurídico y el contenido de aquellas.. No es menos cierto sin embargo, que el objetivo último de esta singular técnica de legislación en dos tiempos radica en conseguir que al término del mencionado plazo, se hay alcanzado efectivamente el resultado prescrito por la Directiva. De tal modo que si bien los Estados miembros no están obligados no están obligados a adoptar las medidas de transposición antes de expirar el plazo, se deduce que durante dicho tiempo deben de*



*abstenerse de adoptar disposiciones que puedan comprometer gravemente el resultado prescrito por la Directiva". Sin embargo, como se ha destacado por la doctrina, (véase José María Gimeno Feliú "El efecto directo de las Directivas Comunitarias") el llamado efecto interpretativo tiene sus límites, tanto la irretroactividad, como la seguridad jurídica, y además no puede servir de base para una interpretación *contra legem* del derecho nacional, ya que entonces estaríamos en presencia no de una mera interpretación, sino ante el desplazamiento de indebido de normas válidas, por lo que el Tribunal de Justicia de la Unión permite la aplicación de los ordenamientos nacionales durante el período de transposición de las Directivas aun cuando no sean conformes con las mismas (Sentencia de 10 de noviembre de 2005, Asunto C 316/04). Por lo que, aún el Estado *remolón* en la trasposición, si puede hablarse así, podría aplicar según esto normas que chocarán con las Directivas, antes de su trasposición, criterio que no casa con el de otra jurisprudencia claramente mayoritaria, que declara la fuerza directa de las Directivas Comunitarias que es exactamente lo contrario Y es que esta aparente contradicción solo puede resolverse con la idea de la interpretación conforme de las propias Directivas, dentro del plazo de transposición, del marco nacional vigente, tesis mantenida por la Audiencia nacional en el Sentencia de 25 de febrero de 2015 (recurso 462 /2013). Lo que en otras palabras se traduce en que "la técnica del efecto directo de las Directivas solo debe emplearse en defecto de normas de incorporación correcta, que si existe, debe ser la que se aplique. Además también es subsidiaria del principio de interpretación del Derecho nacional vigente, en el sentido favorable al efecto útil de las Directivas, de modo que solo cuando esto no sea posible debe acudir a la doctrina del efecto directo" (Gimeno Feliú, *ob cit*).*



Como se ve, no es fácil la posición de un Estado retrasado en la transposición, pues buena parte de todos los razonamientos, parten de la premisa de que no se haya agotado el plazo de transposición, pero, ¿qué hacer cuando este ha transcurrido, en que nos encontramos con un derecho nacional vigente que no debe ser desplazado, y unas recomendaciones sobre el efecto directo, pero relativas al período anterior a la transposición? ¿Puede sacarse entonces automáticamente la conclusión del efecto directo de las Directivas, cuando dicho período ha transcurrido, como indicaría una cierta lógica temporal? Es por eso que se ha indicado por este Servicio Jurídico que quizá no sea muy útil declarar en el régimen jurídico del contrato a unas simples recomendaciones nacidas para un período que ya no existe, sino asumir la posición de una interpretación global del derecho nacional conforme a las Directivas, que es lo que se ha intentado hacer en la redacción del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

### ***TERCERA.***

#### ***DESCRIPCION DE LAS PRICIPALES CLÁUSULAS***

En la Cláusula 5 relativa a la documentación contractual se declara el carácter contractual del PCAP, el PPT con todos sus anexos, la oferta, y el documento de formalización del contrato. Sobre esta última mención este Servicio Jurídico vale la pena recordar que sabido desde la última reforma de la ley, en que se abandonó el criterio tradicional del derecho español, del criterio espiritualista, y se se acogió el criterio del derecho alemán, del que el contrato existe desde que se formaliza, y no antes, *con lo que no tiene verdaderamente sentido alguno decir que tiene carácter contractual el*



*propio contrato, por lo que es correcta del Pliego de no mencionar el documento de formalización a estos efectos.*

En la Cláusula Octava se establecer el valor estimado del contrato que se fija en 473.178.000€ siguiendo el criterio del artículo 8.2 de la Directiva 2014/23.

En la cláusula 10 se establece el régimen de riesgo y ventura del concesionario asumiendo el contratista el riesgo de la evolución del tráfico sin derecho a reclamar cantidad alguna por el hecho de que la evolución del tráfico se separe de la prognosis de tráfico aportada en la oferta. Igualmente asume el riesgo de la evolución de las condiciones financieras del mercado desde la presentación de la oferta, así como los riesgos derivados de la explotación del servicio.

El capítulo II incluye el régimen de Publicidad, documentación disponible y aclaraciones al Pliego sin destacables especialidades, incluyendo el régimen de visitas a las instalaciones del aeropuerto.

Por lo que hace al capítulo III, el contrato se licita por procedimiento restringido de conformidad con lo dicho en el capítulo I del Título I del Libro III del TRLCSP, sin mayores especialidades., así como la cláusula 18, al igual que la 19 sobre el contenido de las solicitudes, incluida la solvencia técnica de conformidad con el artículo 67 letra 4.b) del RLCAP. Lo mismo ocurre con las siguientes cláusulas hasta llegar a las 24.3.1 en que se incluye dentro de la oferta económica, la tarifa por pasajero, que junto a la al número de pasajeros y el IVA determinan el monto del canon de explotación. En la Cláusula 24.3.2 relativa a la estructura financiera del proyecto de la sociedad concesionaria, expresando el conjunto de las



fuentes de financiación, con los fondos propios, importe del capital social, y calendario de desembolso, detalle de los préstamos participativos en su caso, y carta de compromiso, incluyendo condiciones de esta última, y plazo máximo de formalización del contrato de financiación que no podrá ser superior a 6 meses.

La Cláusula 24.3.3 recoge el régimen del Plan Económico Financiero de las Actividades Aeroportuarias, que deberá incluir el umbral de tráfico a partir del cual deberá abonar a la Administración la tarifa por pasajero para el primer período concesional, siendo considerado temerario el umbral por debajo de un millón de pasajeros/año, siendo excluidas las ofertas por encima de 1,5 millones pasajeros/año y siendo el importe total del canon estimado año a año aplicando para ello el tráfico de pasajeros incluido en el estudio de tráfico presentado.

La Cláusula 25 es la relativa a la mesa de contratación, sin mayores especialidades, al igual que la 26. La 27, es la relativa a los criterios de adjudicación, estableciéndose en 120 puntos el máximo de puntos, con una oferta económica que se valorara hasta 43 puntos y una oferta económica hasta 77 puntos, considerándose en la Cláusula 27.5 que la oferta es temeraria para cada período concesional cuando sea superior en más de 15 unidades porcentuales a la media aritmética resultante de las tarifas ofertadas en ese mismo período.

Importa destacar que en la Cláusula 27.6 sobre la valoración de la estructura financiera, y con el fin de premiar la solidez de la sociedad, se valorará la constitución con un capital por encima de 2.5 millones, con un punto por cada 500.000 € por encima de esa cifra, hasta llega a un máximo de 12 puntos.



La cláusula 28 relativa a la garantía definitiva, opta por establecer ésta en el 2% del valor estimado del contrato, sin duda atendiendo al efecto directo de la Directiva de Concesiones 2014/24 UE que se transpone en el artículo 107.4 de la nueva Ley, todavía no en vigor. Es decir, el redactor del Pliego considera en este caso que existe libertad de la Administración concedente para fijar la garantía en atención a las circunstancias del caso, respondiendo a cierta discrecionalidad en este punto. Pero además, sin necesidad de esta interpretación, hay base para sostener como parece creer el redactor del Pliego, que en el propio texto vigente en el segundo párrafo del número 4 se habilita al órgano de contratación para reducir la garantía definitiva, pues, no debe olvidarse, que nos encontramos ante una explotación casi *strictu sensu* que cuenta con la obra ya ejecutada, que es justamente el caso descrito en ese párrafo segundo para la reducción. Y lógico es pensar que no puede concebirse el mismo importe para una cosa que para la otra.

La Cláusula 33.1 es la relativa a la constitución por el adjudicatario de la sociedad que será la titular del contrato, con un capital, como señala la Cláusula 34 que no podrá ser inferior a 2.5 millones, suscrito íntegramente en el momento de la constitución y desembolsado en un plazo máximo de 8 años, con un mínimo de 25% en el momento de la constitución. En el caso de pérdidas que dejen reducido a la mitad o menos el capital, incurriendo en caso de disolución, los socios deberán o bien ampliar capital o bien suscribir préstamos participativos. Importa destacar que la transferencia de acciones, como es habitual es materia de concesiones deberá ser objeto de previa autorización administrativa, inadmitiéndose cambios en el capital que supongan la inexistencia de socio alguno que no reúna los requisitos de solvencia técnica ya exigidos y al menos un capital del 20%. Esta última limitación se inscribe por tanto el ámbito de las concesiones *intuitu*



*pecuniae* pero también en el de las *intuitu personae* dada la exigencia de que siempre deberá existir un socio con la solvencia exigida.

Dentro del capítulo IV relativo al Plan Económico financiero y régimen económico de la concesión, la Cláusula 39 prevé el Plan Económico y Financiero, señalando la estructura de la financiación, con capital social, préstamos participativos y *financiación privada* a corto y largo plazo. El plazo máximo para la formalización no podrá ser superior a seis meses, y en el caso de que se emitan obligaciones estas no podrán tener, como es lógico, un plazo de reembolso posterior al plazo de la propia concesión.

El resto de Cláusulas hasta la 64 no presentan ninguna especialidad digna de relieve, incluyendo la relativa a la intervención de la concesión con arreglo al régimen del artículo 285 del TRLCSP. La Cláusula 63.2 es la relativa a las causas de resolución del contrato, con mención de las letras a),b),c), f) y g) y h) del artículo 223 y a), b), c) y d) del artículo 286 incluyendo una causa específica de resolución por una demora en el plazo de certificación ante AESA, a contar desde la fecha de entrega de las instalaciones y por una demora mayor a tres meses en la apertura al tráfico a contar desde la fecha de notificación por el Ministerio de Fomento de la autorización de dicha apertura. Estas causas aunque podrían incluirse en las genéricas de resolución, resulta muy conveniente establecerlas de este modo, dada su especialidad.

Por lo que hace a los efectos de la resolución el Pliego se remite al artículo 288 del TRLCSP, previendo el caso de la fusión, escisión, aportación o transmisión de empresas.

Consta en el expediente el Pliego de Prescripciones Técnicas, la Memoria Técnicas, el informe de justificación, y la orden de inicio de la Dirección



Región de Murcia  
Consejería de Fomento  
e Infraestructuras

Secretaría General

General de Transportes, así como el Plan de Negocio y el Proyecto de Explotación como informes de viabilidad.

Por último debe señalarse que, a juicio de este Servicio Jurídico, debe remitirse previamente al Consejo de Gobierno para obtener la autorización necesaria, de acuerdo con lo señalado en el número 35 del artículo 23 de la Ley 6/2004 de 28 de diciembre del Estatuto y del Presidente del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia.

De acuerdo con todo lo anterior se informa favorablemente el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

El Jefe del Servicio Jurídico

Mur

2017

Fdo.

Amón



## ORDEN

Visto el expte. 27/2017 para la contratación, por Procedimiento Retringido Varios Criterios, del contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión para la "GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA", que comprende:

Primero.- Los códigos CPV correspondientes a este contrato son:

63730000-5: Servicios complementarios para el transporte aéreo  
63731000-2: Servicios de explotación de aeropuertos  
63732000-9: Servicios de control del tráfico aéreo  
63733000-6: Servicios de repostaje de aeronaves

Segundo.- Pliego de Prescripciones Técnicas redactado por D. Miguel Nebreda Huguet, Técnico Responsable con fecha 09.03.2017.

Tercero.- Memoria Técnica del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia elaborada, con fecha 13.03.2017, por el Técnico Responsable D. Miguel Nebreda Huguet.

Cuarto.- Memoria Económica para la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia elaborada, con fecha 13.03.2017, por el Técnico Consultor D. Francisco Martínez-Lozano Martínez.

Quinto.- Orden del Consejero de Fomento de Infraestructuras de fecha 13.03.2017, por la que se aprueba el Pliego de Prescripciones Técnicas de 09.03.2017, la Memoria Técnica del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y la Memoria Económica para la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia de fecha 13.03.2017.

Sexto.- Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para la adjudicación, por el sistema de Procedimiento Retringido Varios Criterios, redactado por el Servicio de Contratación con fecha 13.03.2017 al amparo de lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, e informado favorablemente por el Servicio Jurídico el 13.03.2017.

Séptimo.- Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 16.03.2017 por el que se autoriza a la Consejería de Fomento e Infraestructuras a celebrar el contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión, para la "GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA".

Octavo.- No consta en este expediente informe económico ni de fiscalización, al no conllevar el mismo gasto alguno para esta Administración.

Noveno.- Vista propuesta del Director General de Transportes, Costas y Puertos de fecha 20.03.2017.



De conformidad con lo dispuesto en el artículo 110 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, y las facultades conferidas en el artículo 16 de la Ley 7/2004 de 28 de Diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

## DISPONGO

PRIMERO.- Aprobar el Pliego de Clausulas Administrativas Particulares para la contratación del contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión, para la "GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA", con un valor estimado del contrato de 495.887.600,00 Euros (excluido IVA).

SEGUNDO.- Aprobar el expediente de contratación de "GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA".

TERCERO.- Iniciar la apertura del procedimiento de adjudicación por Procedimiento Retringido Varios Criterios, al amparo de lo dispuesto en los artículos 162 a 168 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público y demás disposiciones que le sean aplicables.

(Firma y fecha al margen)  
En Murcia, EL CONSEJERO DE FOMENTO  
E INFRAESTRUCTURAS,  
Fdo. Pedro Rivera Barrachina.



Referencia: 27/2017

Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

### PROPUESTA DE ADJUDICACIÓN

Visto el expediente tramitado para la contratación, por procedimiento restringido varios criterios, de **"Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia"**, a tenor de lo dispuesto en la Sección 3ª, Capítulo I, del Título I del Libro II del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, y con un plazo de duración de 25 años, con un valor estimado (IVA excluido) de 495.887.600,00 €, sin gasto para esta Administración, ya que este contrato de concesión no conlleva ningún préstamo participativo, ayudas a la explotación ni participación en el capital social de la sociedad concesionaria a constituir para la explotación del AIRM.

Los códigos CPV correspondientes a este contrato son:

63731000-2 Servicios de explotación aeropuertos;  
63730000-5 Servicios complementarios para el transporte aéreo;  
63732000-9 Servicios de control del tráfico aéreo;  
63733000-6 Servicios de repostaje de aeronaves.

El Consejo de Gobierno autorizó a la entonces Consejería de Fomento e Infraestructuras a celebrar el citado contrato en virtud de acuerdo adoptado con fecha 15 de marzo de 2017.

Que el Procedimiento restringido fue convocado según anuncio de licitación publicado con fecha 25 de marzo de 2017 en el Diario Oficial de la Unión Europea y con fecha 7 de abril de 2017 en el Boletín Oficial del Estado, anuncios en los que se fijaba como fecha de finalización del plazo de presentación de candidaturas de participación el día 2 de mayo de 2017.

Según consta en el expediente fueron admitidas en la primera fase de este procedimiento de licitación las siguientes empresas:

- 1 Aena S.M.E. S.A.
- 2 Aci Airports International SARL (Corporación América)
- 3 Edeis Management SASU.

La Mesa de Contratación constituida para asistir al órgano de contratación en dicho procedimiento procedió al examen y calificación de la documentación aportada por los tres licitadores, en los sobres de documentación administrativa y documentación relativa a los criterios objetivos de selección. Tras el examen de la citada documentación, la Mesa propuso al Órgano de contratación que fuesen invitados a presentar sus Ofertas Técnicas y Económicas a dicho procedimiento restringido las mercantiles AENA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S. A., y EDEIS MANAGEMENT SASU, al ser éstas las que habían superado la Fase I del mismo. La mercantil ACI AIRPORTS INTERNATIONAL SARL fue excluida por acuerdo adoptado por la Mesa de Contratación por no haber subsanado en el plazo que se le había otorgado las deficiencias observadas en la documentación administrativa (sobre nº 1).



El Órgano de contratación cursó invitaciones a las referidas mercantiles con fecha 30 de agosto de 2017, dándoles un plazo de 60 días naturales para que presentaran sus ofertas, plazo que concluía el día 30 de octubre de 2017, a las 13:00 horas.

Ambas mercantiles visitaron las instalaciones que iban a ser objeto de la concesión, haciendo uso de la posibilidad que contemplaba la cláusula 22 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

A la fecha de conclusión del plazo de presentación de ofertas, el día 30 de octubre de 2017, solo se presentó una oferta en la Oficina Corporativa de Atención al Ciudadano sita en la sede de esta Consejería en la plaza de Santoña, la oferta de AENA SME, S.A., mercantil que a las 12:41 horas del citado día 30 de octubre presentó dos carpetas, correspondientes a los denominados Sobre nº 3 Oferta Técnica y Sobre nº 4 Oferta Económica.

Con fecha 3 de noviembre de 2017 la Mesa de Contratación procedió en acto público a la apertura del Sobre nº 3 Oferta Técnica. Del contenido de la citada oferta son destacables las propuestas relativas a los siguientes criterios:

- En el criterio Plan de Desarrollo de la Zona de Actividades Complementarias, expone las distintas actividades potenciales a instalar en la ZAC, y recoge el compromiso de realizar los primeros estudios de viabilidad en el primer año de la concesión, Plan que será objeto de revisión cada tres años y con horizontes de desarrollo de cuatro años como mínimo. En el mismo ha considerado dos modelos de negocio: en el primero, asume AENA el rol de promotor de suelo urbanizado, dejando a terceros la promoción y explotación de servicios o construcción de instalaciones propias (landlord); en el segundo, asume una parte directa del negocio y riesgo como promotor de suelo urbanizado y como inversor de la construcción final, dejando la explotación a terceros. Clasifica las actividades a desarrollar en tres tipos: servicios a la población (Airport Outlet, Parque Comercial), servicios aeronáuticos (estaciones de servicio, aerotaxi, formación de pilotos), y servicios de centralidad aeroportuaria (Parque Industrial-Ciudad Agroalimentaria, Parque Logístico, Parque Empresarial).
- El Plan de Desarrollo de la Zona de Actividades Complementarias presentado por AENA, contiene un cronograma de las fases propuestas para la implantación de actividades que distingue: Apertura (2018-2019), Corto Plazo (2020-2024), Medio Plazo (2025-2029) y Largo Plazo (2030-2043). La propuesta acompaña detalle de fases, superficie urbanizable y tipología de urbanización. Reitera que su propuesta tiene carácter de aproximación preliminar que ofrece una visión del conjunto potencial de la ZAC y opciones de ordenación, que será revisada el primer año del contrato y posteriormente cada tres años.
- En el criterio relativo al Plan de Certificación, la oferta contiene también un calendario con un alto grado de detalle en tareas a desarrollar y en los plazos asignados a cada una de ellas. El calendario enumera las actividades previas a la certificación (levantamiento de obstáculos, solicitud de servidumbres, elaboración de documentación), las tareas a realizar en paralelo al proceso de certificación (calibración de sistemas de navegación, actualización y puesta a punto de los sistemas, mantenimiento correctivo menor de las instalaciones) y que son necesarias para la puesta en marcha de las instalaciones, y por último, enumera las actividades de certificación (presentación de alegaciones, subsanación de no conformidades, elaboración de documentación adicional).

Con fecha 27 de noviembre de 2017 la Mesa de contratación, tras diversas reuniones, aprobó el Informe de valoración de la oferta técnica de la mercantil AENA SME S.A., en el que se le otorgaba a dicha empresa una puntuación técnica de 32 puntos sobre una puntuación técnica máxima de 50 puntos.

Con fecha 30 de noviembre de 2017 la Mesa de Contratación procedió, en acto público, a la apertura del Sobre nº 4 Oferta Económica, cuyo contenido más destacable, en síntesis, es el siguiente:



- La Tarifa por Pasajero que AENA SME, S. A., ha ofertado para los distintos Periodos o Tramos en los que se ha fraccionado el plazo concesional es la siguiente:

Periodo o tramo Primero (año 1º al 10º)	0,84 €/pax/año.
Periodo o tramo Segundo (año 11º al 15º)	2,40 €/pax/año.
Periodo o tramo Tercero (año 16º al 20º)	2,61 €/pax/año.
Periodo o tramo Cuarto (año 20º al 25º)	2,90 €/pax/año.

- En todos los casos la tarifa ofertada supera los mínimos establecidos en el PCAP.
- El Umbral de Tráfico a partir del cual AENA "...retribuirá a la CARM el tráfico de pasajeros en el Periodo Primero: Cuando se alcance un tráfico de 1.000.000 (un millón) de pasajeros año y se retribuirá desde el primer pasajero".
- La Estructura Financiera del Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias, especifica que el Capital social de la sociedad concesionaria que constituirá AENA para explotar el AIRM será de 8.500.000 de euros, cantidad que supera con creces el capital mínimo establecido en el PCAP, sociedad que además contará con unas Reservas Voluntarias de 45.114.330 de euros.

Con fecha 13 de diciembre de 2017 la Mesa de contratación, tras diversas reuniones, aprobó el Informe de valoración de la oferta económica de la mercantil AENA SME S.A., en el que se le otorgaba a dicha empresa una puntuación económica de 72,5 puntos sobre una puntuación económica máxima de 75 puntos, así como el informe de puntuación total en el que dicha mercantil obtenía un total de 104,5 puntos, y acordó proponer la adjudicación de este contrato a la mercantil AENA SME S.A., por ser la oferta económicamente más ventajosa para la Administración: mayor puntuación total.

Procede la adjudicación del contrato a su favor, al ser el licitador que presenta la oferta económicamente más ventajosa para la Administración: mayor puntuación total y cumplir los requisitos exigidos en los Pliegos que rigen la presente contratación.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 151.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre,

## PROPONGO

Primero.- Declarar válidas las actuaciones llevadas a cabo para la contratación por Procedimiento Restringido Varios Criterios del contrato de gestión de servicios públicos, modalidad de concesión, **"Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia"**.

Segundo.- Excluir de este procedimiento a la mercantil ACI AIRPORTS INTERNATIONAL SARL por no haber subsanado en el plazo que se le había otorgado las deficiencias observadas en la documentación administrativa (sobre nº 1).

Tercero.- Excluir de este procedimiento a la mercantil EDEIS MANAGEMENT SASU, por no haber presentado oferta técnica ni económica tras la invitación cursada por esta Consejería con fecha 30.08.2017.



Cuarto.- Requerir a AENA SME S.A, con CIF A86212420, por ser el licitador que presenta la oferta económicamente más ventajosa para esta Administración, para que presente la documentación necesaria para formalizar la adjudicación así como constituir una garantía definitiva del 2% del valor estimado del contrato, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 151 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público y en las Cláusulas 29 y 30 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige esta contratación.

Quinto.- Adjudicar dicha contratación a la mercantil AENA SME S.A., con CIF A86212420, con un plazo de duración de la concesión de 25 años, con estricta sujeción a su oferta técnica y económica, destacando de esta última las siguientes condiciones:

- La Tarifa por Pasajero que AENA SME, S. A., ha ofertado para los distintos Periodos o Tramos en los que se ha fraccionado el plazo concesional es la siguiente:

Periodo o tramo Primero (año 1 <sup>a</sup> al 10 <sup>o</sup> )	0,84 €/pax/año.
Periodo o tramo Segundo (año 11 <sup>o</sup> al 15 <sup>o</sup> )	2,40 €/pax/año.
Periodo o tramo Tercero (año 16 <sup>o</sup> al 20 <sup>o</sup> )	2,61 €/pax/año.
Periodo o tramo Cuarto (año 20 <sup>o</sup> al 25 <sup>o</sup> )	2,90 €/pax/año.

En todos los casos la tarifa ofertada supera los mínimos establecidos en el PCAP.

- El Umbral de Tráfico a partir del cual AENA "...retribuirá a la CARM el tráfico de pasajeros en el Periodo Primero: Cuando se alcance un tráfico de 1.000.000 (un millón) de pasajeros año y se retribuirá desde el primer pasajero".
- La Estructura Financiera del Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias, especifica que el Capital social de la sociedad concesionaria que constituirá AENA para explotar el AIRM será de 8.500.000 de euros, cantidad que supera con creces el capital mínimo establecido en el PCAP, sociedad que además contará con unas Reservas Voluntarias de 45.114.330 de euros

Sexto.- Requerir al adjudicatario para la formalización del contrato, que se efectuará transcurridos quince días hábiles siguientes a la recepción de la notificación de la adjudicación del contrato por el adjudicatario y el resto de licitadores y candidatos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 156.3 del TRLCSP, previa acreditación de haber satisfecho los gastos de publicidad y aportar el resto de documentación exigida por el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige este contrato.

(Firmado y fechado electrónicamente al margen)  
En Murcia, El Director General de Transportes, Costas  
y Puertos.  
Fdo. José Ramón Díez de Revenga Albacete.

EXCMO. SR. CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y FOMENTO.



**Región de Murcia**

Consejería de Presidencia

Y Fomento

Plaza de Santoña, 6

30071 - Murcia

[www.carm.es/cpt/](http://www.carm.es/cpt/)

## DILIGENCIA:

Para hacer constar que el expediente relativo al contrato de GESTIÓN, EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA (Expediente nº 27/2017), no contiene documento alguno de retención de crédito de cualquiera de los programas de gasto de esta Consejería de Presidencia y Fomento, correspondiente a obligación de pago que asuma o vaya asumir la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en beneficio de la sociedad concesionaria que se constituya para la explotación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, debido a que el contrato de concesión no implica gasto para la misma en concepto de préstamo participativo, ayudas a la explotación o participación en el capital social de la sociedad explotadora del AIRM.

Murcia, (firma y fecha en el margen)

LA JEFE DE SERVICIO ECONÓMICO, INVERSIONES Y CONTROL DE GESTIÓN.

EL JEFE DE SERVICIO DE CONTRATACIÓN