



Proceso de transición de Murcia-San Javier al AIRM

Informe de situación a 8-jun-2018

Índice:

1	Antecedentes	4
2	Fases del proyecto.....	4
2.1	Fase de entrega de instalaciones.	7
2.2	Fase de transición.....	7
2.3	Fase de puesta en explotación.....	8
3	Procesos clave	9
4	Conclusiones.....	10

Lista de figuras:

FIGURA 1:	VISIÓN GLOBAL DEL PROYECTO.	5
FIGURA 2:	ESQUEMA DE LAS FASES DEL PROYECTO HASTA AEROPUERTO OPERATIVO.	6
FIGURA 3:	CRONOGRAMAS PROCESOS CLAVE.	9

1 Antecedentes

Los hitos más importantes de la evolución del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (en adelante AIRM) desde 2017 son los siguientes:

- El 25 de marzo de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea el anuncio de licitación para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del AIRM.
- El 7 de abril de 2017 se publicó en el BOE el anuncio de licitación.
- El 30 de octubre de 2017 Aena presenta la Oferta Técnica y Económica.
- El 20 de diciembre de 2017 la CARM comunica a Aena que su oferta es la más ventajosa.
- El 29 de diciembre de 2017 el Consejo de Ministros aprueba la propuesta de autorizar a Aena S.M.E., S.A. la creación de una sociedad concesionaria para que sea la titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del AIRM.
- El 15 de enero de 2018 el Consejero de Presidencia y Fomento de la CARM comunica a Aena la adjudicación del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del AIRM.
- El 25 de enero de 2018 se constituye la sociedad concesionaria con el nombre de “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia S.M.E., S.A.” (en lo que sigue Aena SC).
- El 31 de enero de 2018 se inscribe en el Registro Mercantil de Murcia la sociedad concesionaria.
- El 24 de febrero de 2018 se firma el contrato de concesión en el AIRM.
- El 24 de marzo de 2018 se firma el Acta de entrega de las instalaciones.

Con la firma del contrato de concesión se puso en marcha una serie de trabajos encaminados a que el AIRM pudiera operar alrededor de finales de 2018.

Hay definidos dos hitos adicionales.

1. **Aeropuerto operativo:** este hito se cumpliría cuando el aeropuerto estuviera preparado, desde el punto de vista técnico, para recibir vuelos comerciales. Su fecha de cumplimiento se fijó para diciembre de 2018.
2. **Aeropuerto en explotación:** es cuando opere el primer vuelo comercial. Se prevé que esto ocurra en el entorno del 15 de enero de 2019.

2 Fases del proyecto

La visión global de todo el proyecto de puesta en marcha del nuevo aeropuerto, del traslado de la actividad de Murcia-San Javier (MJV) al AIRM y del cese de operaciones de MJV y

posterior devolución de las instalaciones de MJV al Ejército del aire, la tenemos en la siguiente figura.

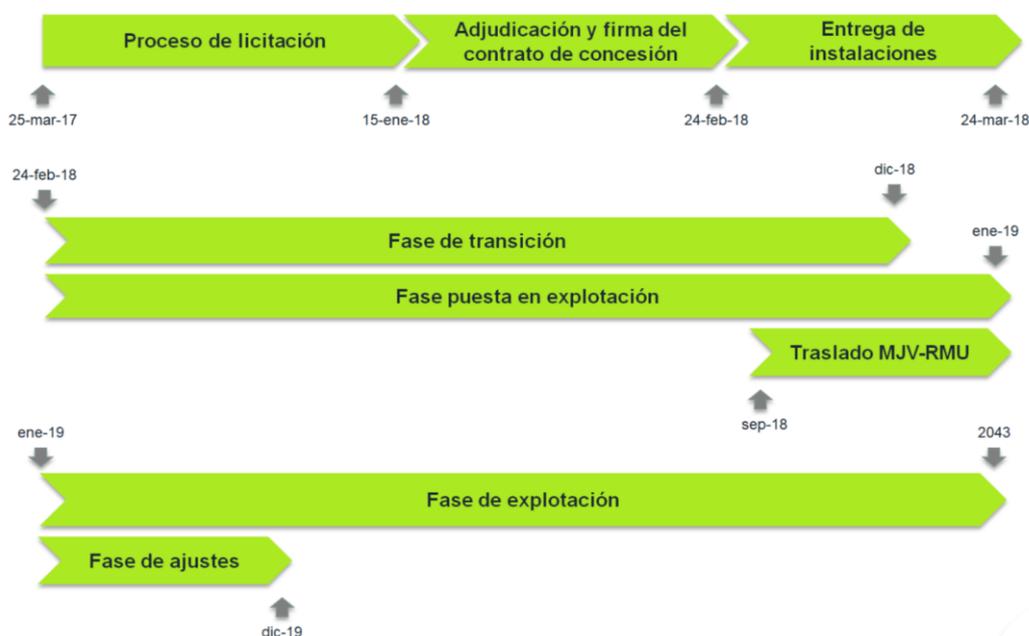


Figura 1: Visión global del proyecto.

Con la firma del contrato de concesión se pusieron en marcha tres fases de trabajo:

1. **Fase de recepción de instalaciones.** Los pliegos de la concesión dicen que “la Consejería de Fomento e Infraestructuras pondrá a disposición del Concesionario las infraestructuras aeroportuarias afectas a la concesión en un plazo máximo de UN (1) mes a partir de la firma del contrato, mediante un Acta de Entrega de las instalaciones.” La firma del Acta de Entrega se produjo el 24 de marzo de 2018.
2. **Fase de transición.** Tiene cierto solape con la anterior y acabará con la puesta en explotación del aeropuerto. Es decir, cuando esta fase acabe el aeropuerto debería estar preparado técnicamente para recibir tráfico comercial. Durante ella hay que desarrollar una serie de procesos entre los que destaca la revisión, la puesta a punto y la legalización de todas las instalaciones y equipos del aeropuerto. Otros procesos de esta fase son los siguientes:
 - Certificación del aeropuerto.
 - Implantación de los servicios aeronáuticos (ATS, CNS, METEO, AIS).
 - Implantación de los Servicios Estatales (Control de fronteras, Guardia Civil, Aduanas y Sanidad exterior).
 - Puesta en marcha de la estructura operativa del aeropuerto.
 - Contactos con las compañías aéreas con el objetivo de que operen en el AIRM.
 - Implantación de negocios comerciales.

3. **Fase de puesta en explotación.** Esta fase es paralela a la de transición. Consiste en la elaboración y licitación de los contratos de servicios, de mantenimiento y comerciales para que todos ellos puedan estar contratados y activos cuando el aeropuerto entre en explotación.

A todo esto hay que añadirle el proceso de cese de operaciones del aeropuerto de Murcia-San Javier, el traslado de equipos y sistemas de MJV al AIRM y la devolución de las instalaciones al Ejército del Aire.

Entre las fases de entrega de instalaciones, la de transición y la de puesta en explotación se están gestionando del orden de un centenar de expedientes diferentes.

La figura siguiente se representa una visión esquemática de estas tres fases.

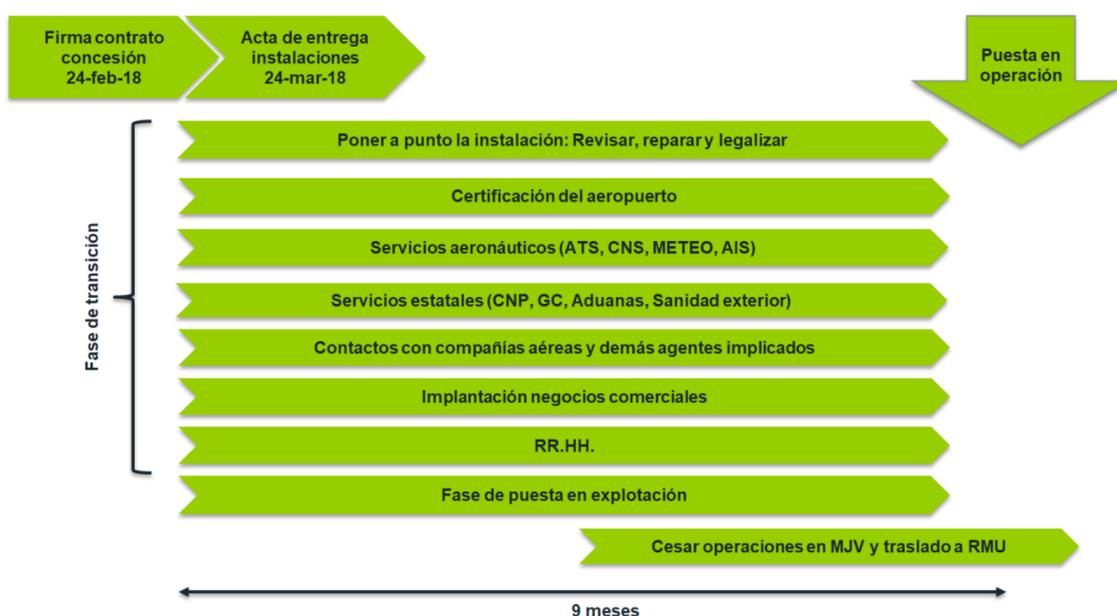


Figura 2: Esquema de las fases del proyecto hasta aeropuerto operativo.

Con la puesta en explotación del aeropuerto comenzará la fase de explotación, que acabará en 2043, año de finalización de la concesión. Durante 2019 previsiblemente habrá una fase de ajuste de las instalaciones y equipos puestos en funcionamiento durante la fase de transición.

En lo que sigue se hace una breve descripción de los trabajos de las diferentes fases.

2.1 Fase de entrega de instalaciones.

Comenzó el 24 de febrero con la firma del contrato de concesión y finalizó un mes después con la firma del Acta de Entrega de las Instalaciones.

Los principales trabajos realizados durante esta fase fueron los siguientes trabajos:

- Revisión general de las instalaciones.
- Elaboración de un inventario completo del aeropuerto.
- Contratación de suministros de agua potable y electricidad.
- Inicio de los diagnósticos de sistemas, equipos y obra civil.

2.2 Fase de transición

También comenzó con la firma del contrato de concesión. Es una fase que está en pleno desarrollo y que debería concluir a finales de año con la puesta en operación del aeropuerto. Sus principales procesos son:

- **Puesta a punto de la instalación.** El aeropuerto no ha operado nunca, la obra terminó en 2012 y su mantenimiento durante estos años ha sido limitado. Por ello es preciso revisar, reparar, actualizar, poner a punto y legalizar todo el aeropuerto. Estas actuaciones hay que aplicarlas tanto a la obra civil como a todos y cada uno de los equipos y sistemas que componen la instalación.
- **Certificación del aeropuerto.** Sin este certificado el aeropuerto no puede operar. Es un trabajo consistente en demostrar a la AESA, mediante documentos, evidencias e inspecciones, que el aeropuerto y su modelo de gestión cumplen unos estrictos criterios de seguridad, de acuerdo a una norma europea. El proceso de certificación del Aeropuerto ya se inició, el 17 de abril se produjo la primera reunión con AESA, el 22 de mayo se entregó toda la documentación inicial y se tiene previsto concluir el proceso en noviembre de 2018.
- **Servicios aeronáuticos.** Está compuesto por el servicio ATS, CNS, METEO y AIS. Los procesos de puesta en marcha de los servicios de CNS, METEO y AIS están en marcha, tanto desde el punto de vista de la adecuación técnica de sus sistemas y equipos, como de los convenios con los diferentes proveedores de esos servicios. El servicio ATS se analiza con posterioridad, al tratarse de un proceso clave.
- **Servicios estatales.** Con Policía Nacional y Guardia Civil se han cerrado los asuntos referentes al control de fronteras y a la seguridad de las instalaciones. El aeropuerto ya está declarado como recinto aduanero.
- **Contactos con compañías aéreas y agentes implicados (especialmente agentes handling).** En cuanto a los agentes implicados se está coordinando con ellos visitas a las instalaciones con un doble objetivo: que la conozcan y que aporten su punto de vista operativo. En cuanto a las compañías aéreas, se ha mantenido contacto con todas

las que, previsiblemente, puedan operar en el AIRM. También se están coordinando visitas al aeropuerto, con los mismos objetivos anteriores. Ya hay dos compañías que públicamente han anunciado que van a operar en el AIRM. Éstas son Jet2 y easyJet.

- **Implantación de negocios comerciales.** Ya está planificada la implantación y puesta en funcionamiento de una oferta comercial adecuada al nuevo aeropuerto.
- **RR.HH.** La transferencia de los trabajadores de Aena en el Aeropuerto de Murcia-San Javier al AIRM, va a realizarse asegurando su puesto de trabajo y respetando sus intereses. A fecha actual ya se ha llegado a un preacuerdo con los trabajadores.

Por otra parte, el funcionamiento de la sociedad concesionaria constituida a estos efectos (AENA Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, SME, S.A.), requiere de una mínima estructura organizativa. Además, del mayor alcance de los trabajos a realizar en el AIRM también se deduce la necesidad de un incremento de los recursos. El incremento de recursos, suma de los dos anteriores, ha sido solicitado a la Dirección General de Costes de Personal del Ministerio de Hacienda y se está a la espera de su aprobación.

En cuanto a los trabajadores de otras empresas que desarrollan su actividad actualmente en el Aeropuerto de Murcia-San Javier, Aena hará todo lo que sea posible para que puedan continuar en el AIRM, pero en todo caso no depende solamente de Aena, sino también de las compañías afectadas y de la legislación existente al respecto e, incluso, de los intereses de los propios trabajadores.

La fase de transición se está desarrollando teniendo como base el principio de traslado de actividad (sucesión universal) del Aeropuerto de Murcia-San Javier al AIRM, que ha sido solicitado al Consejo de Ministros. Una vez aprobado, permitiría que todos los contratos activos en Murcia-San Javier, y con fecha de finalización posterior a la apertura del AIRM, pudieran trasladarse a este último. Esto supondría que, con el traslado de los contratos podrían ir las empresas implicadas y sus trabajadores.

2.3 Fase de puesta en explotación.

Comenzó al mismo tiempo que la de transición y se está desarrollando paralelamente a ella. Durante esta fase es preciso elaborar, licitar y contratar todos aquellos servicios necesarios para la explotación de un aeropuerto. Esto significa que todos los contratos, acuerdos y convenios necesarios deberían estar listos a finales del presente año. Ya están en borrador los principales pliegos que han de regir esos servicios.

3 Procesos clave

Se definen procesos clave aquellos que requieren autorizaciones administrativas sin las cuales el aeropuerto no puede operar. En la figura siguiente se representan los cronogramas de estos procesos y posteriormente se hace una breve descripción de todos estos procesos.

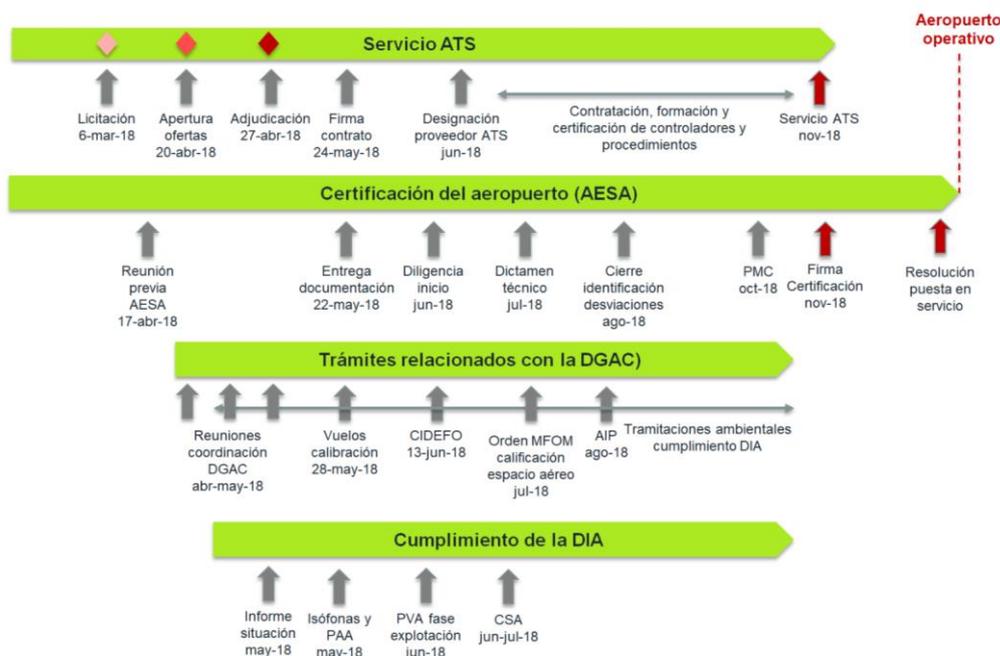


Figura 3: Cronogramas procesos clave.

- **Servicio ATS (Control de aeródromo).** Ya se ha firmado el contrato con la empresa Ferronats, y se prevé que puedan estar listos para operar a finales de noviembre.
- **Certificación del aeropuerto.** Tras la reunión inicial con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), celebrada el pasado 17 de abril, se ha cumplido el hito e entrega de la documentación inicial y se prevé que se firme la certificación a finales de noviembre de este año. Una vez certificado el aeropuerto y cumplidos los requisitos del proceso relacionado con la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), AESA dictará Resolución de puesta en servicio.
- **Trámites relacionados con la DGAC.** Son aquellos procesos relacionados con la aprobación de la estructura del espacio aéreo, las maniobras instrumentales asociadas y el cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA). La DGAC es el órgano sustantivo en materia ambiental para el AIRM.

Los vuelos de calibración se han realizado durante la semana del 28 de mayo. En el orden el día de CIDEFO del 13 de junio van estos asuntos. Sólo en el caso de que los resultados de los vuelos de calibración fueran negativos, sería preciso un segundo paso por CIDEFO, posiblemente en agosto o en septiembre.

En cuanto al requisito de cumplimiento de la DIA en fase de obras, se está trabajando en ello. Se pretende convocar una Comisión de Seguimiento Ambiental (CSA) en junio o julio para analizar su evolución. Posiblemente se convoque una segunda CSA antes de la puesta en operación del aeropuerto, en función de los resultados de la primera. También se está trabajando en el plan de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

4 Conclusiones

- Los procesos necesarios para la puesta en operación del aeropuerto estarán acabados a finales de 2018 y, por lo tanto, el aeropuerto podría estar en explotación alrededor del 15 de enero de 2019 salvo circunstancias sobrevenidas.
- En lo referente a los RR.HH. de Aena, el acuerdo está cerrado con los trabajadores de MJV.
- Se está a la espera de la aprobación por parte de la Dirección General de Costes de Personal del Ministerio de Hacienda de la estructura organizativa solicitada, como consecuencia de la creación de una sociedad concesionaria y del mayor alcance de los trabajos a realizar en el AIRM.
- En cuanto al personal perteneciente al resto de empresas que desarrollan su actividad en MJV, está en marcha, mediante el proceso de traslado de la actividad de Murcia-San Javier al AIRM, el marco jurídico para que trasladando esa actividad, se puedan trasladar las empresas y con ellas sus trabajadores. Todo ello siempre que dichas empresas y sus trabajadores estén de acuerdo. El proceso jurídico de traslado de actividad está elevado para su aprobación por el Consejo de Ministros.
- Con Policía Nacional y Guardia Civil se han cerrado los asuntos referentes al control de fronteras y a la seguridad de las instalaciones. El aeropuerto ya está declarado como recinto aduanero.
- Desde el punto de vista técnico, están identificadas y en marcha todas las actuaciones tendentes a que el aeropuerto esté operativo a finales de 2018. Todas están englobadas en las fases de transición y puesta en explotación anteriormente descritas.
- También se están desarrollando los procesos relacionados con la actividad comercial, tanto desde el punto de vista de las compañías aéreas como de la oferta comercial y de servicios dirigida a los pasajeros.
- Los procesos llamados clave también están acotados, tanto en contenido como en plazos. Salvo circunstancias sobrevenidas, no se esperan sorpresas.
- No todos los trabajos son de responsabilidad exclusiva de Aena y de la sociedad concesionaria constituida a estos efectos. Como se ha visto a lo largo de este informe, hay procesos y decisiones que dependen de: AESA (certificación), de la DGAC (aprobación de espacio aéreo y maniobras), del Consejo de Ministros (aprobación del traslado de actividad de Murcia-San Javier al AIRM), de la Dirección General de Costes de Personal del Ministerio de Hacienda (aprobación de la estructura organizativa de la sociedad concesionaria), y del Ministerio del Interior en lo referente a los servicios estatales (control de fronteras y seguridad).