

Documento explicativo sobre posibles bases de la futura licitación

Desarrollo logístico

Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas

ÁREA-1

14 de julio de 2021

Documento de trabajo

Índice

1.	Introducción al documento.....	3
2.	Aena, motor del desarrollo	4
3.	Desarrollo hasta el presente: del Master Plan 2018 a las Airport Cities 2021.....	6
4.	Plan de desarrollo.....	7
4.1.	Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas	7
4.2.	Fases del Plan	8
5.	ÁREA-1.....	9
5.1.	Airport City Adolfo Suárez Madrid – Barajas. ÁREA-1: Características básicas.....	9
5.2.	Principales infraestructuras existentes y previstas	9
6.	Situación urbanística actual y plan de acción tras adjudicación	10
7.	Condicionantes.....	12
8.	Libro Blanco sobre arquitectura, urbanismo y paisajismo	13
9.	Modelo de negocio.....	14
9.1.	Conformación de Sociedad Conjunta	14
9.2.	Proceso de licitación.....	15
9.2.1.	Fase de Calificación	15
9.2.2.	Fase de Adjudicación	17
9.3.	Proceso de conformación de Sociedad Conjunta.....	19
10.	Proceso de comentarios y sugerencias	31

1. Introducción al documento

El Presente documento es un material de apoyo para un mejor y ampliado conocimiento de lo expuesto en la Presentación de Mercado del “Desarrollo Logístico. Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas. ÁREA-1” celebrada el día 14 de julio de 2021 y que tiene como objeto ser un material descargable y de consulta.

Este documento no tiene carácter contractual, dado que Aena hará público el documento de Pliegos de Licitación para la adjudicación de sus desarrollos logísticos, y dicho Pliego y sus Anexos serán los que tengan carácter contractual, siendo el Pliego de Licitación y sus anexos los documentos que establezcan los términos y condiciones del proceso de licitación y sus acuerdos entre Aena y el Adjudicatario.

Aena, hasta el momento de publicación del Pliego de licitación, se reserva el derecho de publicar en su web una nota aclaratoria del presente documento en caso de ser necesario.

DOCUMENTO DE TRABAJO

2. Aena, motor del desarrollo

Aena es un operador líder mundial en la gestión de aeropuertos. La compañía gestiona 46 aeropuertos y dos helipuertos de interés general en España y seis en Brasil, y participa directa e indirectamente en la gestión de otros 17 aeropuertos en el mundo: 12 en México, dos en Colombia, dos en Jamaica y el Aeropuerto de London-Luton en la capital británica, del que posee un 51%. En 2019, por todos estos aeropuertos pasaron 367 millones de pasajeros.

En 2015, Aena marcó un hito en su historia con la entrada de capital privado, que se materializó en una exitosa salida a Bolsa y con su inclusión en el Ibex 35 en solo cuatro meses. El accionista mayoritario de Aena es el Estado, que ostenta el 51% de su capital mediante ENAIRE, entidad 100% pública. El 49% del capital restante cotiza en Bolsa.

En el ejercicio 2019, la cifra de ingresos totales de Aena alcanzó los 4.503 millones de euros, de los que 2.901 millones de euros correspondieron al negocio aeronáutico, 1.252 al comercial, 80 a los servicios inmobiliarios y 270 millones al internacional. El beneficio neto fue de 1.442 millones de euros, un 8,6% más que en 2018. El volumen de pasajeros de los aeropuertos de la red de Aena en España en 2019 fue de 275 millones, un 4,4% más que en 2018; más de 2,36 millones de operaciones (+2,6%) y más de un millón de toneladas de mercancías (+5,6%).

En cuanto al pasado año 2020, como consecuencia del impacto de la crisis de la COVID-19 y las restricciones a la movilidad, los ingresos se situaron en 2.242,8 millones de euros, con un resultado neto negativo de 126,8 millones de euros. En este contexto, Aena mantiene una firme política de ahorro de costes y medidas para asegurar la correcta operatividad de sus servicios y la disponibilidad de liquidez.

El volumen de pasajeros de los aeropuertos de la red de Aena en España en 2019 fue de 275 millones, un 4,4% más que en 2018; registrando más de 2,36 millones de operaciones (+2,6%), y más de un millón de toneladas de mercancía (+5,6%). (En 2020 estas cifras se situaron en 76,1 millones de pasajeros, 1,1 millones de operaciones y 787.848 toneladas de carga como consecuencia de la situación derivada de la COVID-19 y las restricciones impuesta a la movilidad en todo el mundo)

Destacan los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que se encuentran en el top 10 de Europa, ocupando respectivamente la 5ª y 6ª posición en 2019. Entre ambos, sumaron 114,4 millones de pasajeros (más del 41% de toda la red) en 2019, cerca de 771.000 operaciones y cerca de 736.000 toneladas de carga.

España ocupa una posición estratégica en el sector del turismo a nivel mundial, siendo el segundo país más visitado del mundo. En 2019 se contabilizaron más de 83 millones de turistas internacionales en España, de los cuales un 80% llegó en avión. En este contexto el transporte aéreo y los aeropuertos son una pieza clave para el turismo, un eje estratégico de nuestra economía por su contribución a la riqueza y al empleo, y juegan un papel destacado como principal vía de entrada. Siendo los Aeropuertos AS Madrid-Barajas y JT Barcelona-El Prat, como grandes hub internacionales de conexión de vuelos, un eslabón fundamental en el engranaje del turismo, la movilidad y el desarrollo de muchos otros sectores en nuestro país. AS Madrid-Barajas es, además, la puerta de entrada y conexión entre Europa y Latinoamérica.

Aena es una empresa líder por su experiencia, capacidad y equipo profesional en la gestión de servicios aeroportuarios. Una compañía de gran valor y reputación, tanto nacional como internacional. Sus aeropuertos se encuentran entre los más modernos y funcionales del mundo y están equipados con las

tecnologías más avanzadas. Sus eficientes servicios y su variada oferta comercial garantizan a los pasajeros una estancia segura y confortable.

Aena es, además, una empresa responsable con la sostenibilidad social, económica y medioambiental. Consciente del papel que debe desempeñar como motor económico en las áreas de influencia de los aeropuertos; de su condición de puerta de entrada al Turismo, garante de la cohesión territorial y económica y de las diversas actividades económicas, su compromiso con el desarrollo sostenible es permanente. Aena avanza hacia el futuro con la mirada puesta en la sostenibilidad, la innovación y la digitalización al servicio del territorio, los trabajadores de sus instalaciones, los pasajeros, las aerolíneas y todos sus clientes. Y la mejor muestra de este compromiso es que Aena es la primera empresa española y una de las primeras cotizadas del mundo en rendir cuentas a sus accionistas cada año sobre su desempeño en materia de acción climática.

DOCUMENTO DE TRABAJO

3. Desarrollo hasta el presente: del Master Plan 2018 a las Airport Cities 2021

En las últimas décadas, los principales aeropuertos del mundo se han ido incorporando a un imparable proceso de transformación, pasando de ser meras infraestructuras de transporte a convertirse en nodos atrayentes de actividad económica, hubs logísticos y nuevas centralidades de actividad urbana. El incremento de la propia actividad aeroportuaria, con más tráfico aéreo, nuevas rutas, nuevos mercados, y su previsible proyección a futuro, abre aún más oportunidades de negocio, para las que es indispensable un planteamiento de desarrollo sensible a las necesidades de implantación de estas actividades.

En este sentido, Aena S.M.E., S.A. es titular de numerosos suelos disponibles en el Aeropuerto Adolfo Suárez – Madrid Barajas con alto potencial de desarrollo para la implantación en los mismos de distintas actividades complementarias aeroportuarias. Actividades que pueden coadyuvar al incremento del tráfico aéreo, a la prestación de un servicio integral, puntero y de calidad a los diversos usuarios del aeropuerto, y a consolidar, en definitiva, su posición como aeropuerto de referencia a nivel mundial y europeo.

Aena lleva años inmersa en el proceso de analizar su posicionamiento y establecer la estrategia para el mejor desarrollo de sus aeropuertos. La herramienta para cumplir con estos objetivos es el presente Plan para la Airport City Adolfo Suárez Madrid – Barajas, un instrumento que optimiza el potencial de los terrenos a través de una propuesta integral, que contiene la visión del desarrollo para las próximas décadas, y presenta el nivel de detalle y exigibilidad necesario para la posterior implementación de los diferentes proyectos.

En abril de 2018 se presentaron los Master Plan de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid – Barajas y Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, que pretenden desarrollar más de 500 Ha de suelo de dichos aeropuertos. Desde esa fecha Aena ha estado trabajando en las líneas maestras de su desarrollo. Se ha trabajado en el análisis de la capacidad de las infraestructuras, fórmulas de gestión y situación de mercado para la puesta en valor de forma ordenada.

De tal forma que es ahora en 2021 cuando se van a poner en mercado las primeras áreas del desarrollo de estos aeropuertos, áreas que dan respuestas a las necesidades del mercado actual. En el medio plazo Aena seguirá sacando a mercado nuevas áreas que poco a poco conviertan a los aeropuertos en nuevas centralidades urbanas.

Aena va a pasar a ser uno de los grandes impulsores de nuevos desarrollos en España. Junto con los desarrollos de las Airport Cities Adolfo Suárez – Madrid Barajas y Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, Aena ya está trabajando en la puesta en valor de otros 4 aeropuertos: Málaga – Costa del Sol, Palma de Mallorca, Valencia y Sevilla.

4. Plan de desarrollo

4.1. Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas

El nuevo desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias en los suelos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas supone una oportunidad de crecimiento para la ciudad y la evolución socioeconómica de la misma, posibilitando la adaptación a las nuevas dinámicas sociales que demandan las grandes urbes del siglo XXI.

Estas dinámicas que vienen con viento de cola gracias a la globalización e internet, ponen en valor a los aeropuertos, primero como nodos de conexión global entre los principales núcleos de población y segundo como polos de actividad asociadas a un flujo de pasajeros que lleva décadas en crecimiento. Además, esto se ve impulsado por una excelente ubicación y conexiones estratégicas a escasos minutos de distancia de millones de personas y con un fuerte potencial para competir por el tráfico de mercancías entre Asia, Europa y América, posibilitando así, capitalizar el imparable crecimiento del e-commerce y la carga aérea, los cuales aún tienen un alto margen de crecimiento en España en comparación con las principales capitales mundiales.

Es por ello que disponer de grandes bolsas de suelo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para nuevos desarrollos y a escasos minutos del centro de la ciudad supone una oportunidad excepcional de marcar un referente de modelo de ciudad y generar un elevado impacto en términos de conectividad, sostenibilidad y eficiencia.

La superficie de suelo disponible para llevar a cabo esta evolución hacia la ciudad aeroportuaria del siglo XXI es de aproximadamente 323 hectáreas, con una edificabilidad potencial de más de 2 millones de metros cuadrados asociados a las actividades de logística, oficinas, hotelero, actividades aeronáuticas, carga aérea y servicios al pasajero y usuarios, en base a tres ejes fundamentales de alto valor añadido que actuarán como motor económico y polo de desarrollo:

- i) **Nodo Logístico:** diferentes tipologías de activos logísticos a desarrollar, destacando 2ª línea logística aeroportuaria, naves de almacenaje y logística con naves modulares y 1ª línea logística de Madrid con *crossdocking*, BPO (externalización de procesos de negocio - *Business Process Outsourcing*), y empresas proveedoras de suministros o servicios a la aviación con naves de almacenaje y modulares.
- ii) **Servicios al pasajero:** diferentes tipologías de activos hoteleros y servicios asociados a desarrollar.
- iii) **Hub Empresarial:** edificios de oficinas en función de la localización, espacio disponible y tipología de inquilino, incluyendo oficinas con comercio, oficinas urbanas, parque tecnológico y ciudad corporativa destinada principalmente a empresas que necesitan o le beneficia la cercanía al Aeropuerto, empresas tecnológicas, internacionales que quieran establecer sus HQ en Madrid o empresas logísticas.
- iv) **Actividades aeronáuticas y carga aérea:** instalaciones de apoyo a la primera línea aeroportuaria.

Las principales bondades del Plan son:

- **Ubicación estratégica:** su proximidad al Aeropuerto, tanto lado aire como lado tierra, como sus excelentes comunicaciones con el centro de Madrid hace a este desarrollo uno de los más versátiles y atractivos.
- **Sinergias desarrollo de actividades:** sinergias y atracción entre las diferentes actividades con el Aeropuerto como nexo. Estas sinergias se cumplen tanto en los nuevos desarrollos como en los ya existentes.
- **Oportunidad desarrollo nuevo producto:** la diversificación de actividades y la generación de nuevos desarrollos, con activos de obra nueva y con un diseño diferenciador, vinculados a la actividad aeroportuaria y otras áreas de actividades económicas innovadoras, son las bases para el diseño de estos desarrollos.
- **Sostenibilidad, eficiencia, e impacto socioeconómico:** Se entiende el Aeropuerto como un ecosistema especializado, caracterizado por su conectividad, agilidad, tecnología, e infraestructuras punteras. Es por ello por lo que los desarrollos serán una extensión de este ecosistema y pretenden convertirse en un referente como desarrollo socialmente responsable. Se exigirá la adecuación de las futuras construcciones a modelos edificatorios sostenibles y saludables, con un reducido impacto ambiental basados en la sostenibilidad e innovación. Con ello se pretende que los desarrollos sean un instrumento de crecimiento territorial que sirva para mostrar que las actividades económicas propuestas pueden generar empleo y riqueza, atraer la economía global de la capital de España y al mismo tiempo son compatibles con la sostenibilidad y la preservación ambiental.

4.2. Fases del Plan

La dimensión y complejidad de la puesta en marcha de un proyecto de estas características hace necesario su desarrollo por fases, asegurando que la puesta en valor de cada fase no compromete al uso aeroportuario. Inicialmente se lanzará el plan de desarrollo con los suelos con mayor grado de avance a nivel de tramitaciones urbanísticas y urbanización del ámbito, además de priorizar las actividades de mayor demanda estructural como es el logístico, el cual está capitalizando los nuevos hábitos de consumo y el consiguiente auge del e-commerce.

En los siguientes años se seguirá avanzando en el desarrollo de la mano de un hub de oficinas y servicios de hospedaje para los pasajeros simulando similares y exitosos desarrollos en aeropuertos como el de Schiphol (Ámsterdam), además de generar un nodo logístico en primera corona adaptado a las nuevas necesidades de la sociedad donde la última milla cobra una importancia capital para el desarrollo socioeconómico del país.

En esta primera fase, sale al mercado el ÁREA-1 de aproximadamente 32 Ha de suelo (28 Ha de suelo a desarrollar para actividades logísticas y 4 Ha de zona verde vinculada). A medio y largo plazo se licitarán 236 Ha de actividad logística, 55 Ha de actividad de oficinas, 4 Ha de actividad hotelera, y adicionalmente otros desarrollos de actividades aeronáuticas y carga aérea.

5. ÁREA-1

5.1. Airport City Adolfo Suárez Madrid – Barajas. ÁREA-1: Características básicas

Como primera oportunidad se presenta el ÁREA-1 de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (en adelante, "ÁREA-1"), el cual suponen 32 Ha de suelo logístico con vinculación aeroportuaria (28 Ha de suelo a desarrollar para actividades logísticas y 4 Ha de zona verde vinculada) y una intensidad edificatoria potencial de unos 153.000 m² contiguo a la 1ª línea de carga aérea y en primera línea del Corredor del Henares, que alberga uno de los mayores polos logísticos de Europa.

Este proyecto supone la salida al mercado de uno de los desarrollos logísticos más prime y de mayor envergadura de Europa, con unas conexiones excepcionales tanto a nivel aéreo como terrestre y que permite capturar el crecimiento de las nuevas dinámicas sociales y económicas del siglo XXI, tanto a nivel de rentas como de valor a largo plazo.

Concretamente, el ÁREA-1 se sitúa próximo al eje de la A-2 o Corredor del Henares, el principal mercado logístico de Madrid, gozando de buenas conexiones con el centro de la ciudad y norte peninsular. Su proximidad con el Aeropuerto y su situación privilegiada de unión entre Madrid, Barcelona y Europa convierte al eje A-2 en el principal protagonista. El acceso principal al sector se realiza a través de dos viales estructurantes que acceden a dos glorietas de la vía de servicio de la autovía A-2.

La posibilidad de crear un hub logístico intermodal aéreo-terrestre adaptado a las nuevas exigencias en materia sostenibilidad y eficiencia además del desarrollo ad-hoc para la operativa de los principales *players* mundiales de distribución logística y e-commerce convierte a esta oportunidad en algo único en el mercado.

5.2. Principales infraestructuras existentes y previstas

El ÁREA-1 logístico goza de una excelente comunicación con los alrededores del aeropuerto y una conexión prácticamente directa con la autopista A-2. Los viales de acceso ya han sido ejecutados, con la apertura de dos rotondas de acceso en los extremos de la parcela que unen la calle November con la M-22.

Actualmente, el grado de desarrollo de las infraestructuras habilitantes para dar acceso a esta ÁREA-1 es muy elevado, restando únicamente por realizar una serie de acometidas de servicios con una incidencia que se considera baja respecto a la afección que puede provocar en la urbanización de la parcela, cuya ejecución será a riesgo y ventura de Aena.

Las infraestructuras habilitantes en cuestión son las siguientes:

1. Arteria suministro agua potable con acometida a pie de parcela.
2. Red de pluviales y saneamientos existentes, acondicionadas para su uso.
3. Acometida eléctrica (Subestación) a pie de parcela.
4. Infraestructura necesaria a pie de parcela para acometida telecomunicaciones.

6. Situación urbanística actual y plan de acción tras adjudicación

El suelo objeto de licitación, ÁREA-1 de Madrid, cuenta con la calificación de Sistema general Aeroportuario, ordenado por la Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, sólo pendiente de la redacción del planeamiento de desarrollo y dispone de una superficie de suelo de 28 hectáreas para desarrollo logístico con vinculación aeroportuaria. A su vez, el ÁREA-1 tiene 4 hectáreas de zonas verdes vinculadas que complementan desde una perspectiva de sostenibilidad y desarrollo de ciudad el conjunto del ámbito y deberá ser acondicionado y mantenido por el Inversor.

El marco de planeamiento actual del ÁREA-1 de Madrid, viene determinado por las siguientes figuras urbanísticas de aplicación:

- Plan Director del Aeropuerto de Barajas
- Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas (MPESGAM-B)

Con respecto a las figuras de planeamiento de desarrollo, únicamente el lote 16 (45.000 m²), según terminología de la MPESGAM-B, cuenta con proyecto de ordenación (Centro de Carga Aérea P6) pudiendo ser desarrollado sin necesidad de desarrollar un nuevo planeamiento, siendo necesario un planeamiento de desarrollo para el resto de los lotes, en el que se puede incluir o no, el ya ordenado:

- Si se cumple con los criterios de ordenación de la MPESGAM-B, sería redactará un Proyecto de Ordenación.
- En caso de modificar los criterios de ordenación establecidos en la MPESGAM-B, se redactará un Estudio de Detalle como figura de planeamiento de desarrollo.

Además, con el objetivo de tener unos criterios de diseño, calidad, sostenibilidad e innovación basados en la excelencia, Aena ha creado un Libro Blanco con medidas de obligado cumplimiento que marca las directrices básicas de ordenación a tener en cuenta en el nuevo planeamiento de desarrollo.

Partiendo del marco urbanístico actual y por aplicación de la vigente MPESGAM-B (y de forma coherente con la calificación otorgada ya desde la normativa aeroportuaria), el uso del suelo previsto en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es el uso público aeroportuario, con carácter de Sistema General.

No obstante, la zona de servicio aeroportuario, conforme a la normativa aplicable (artículo 166 de la Ley 13/1996 y artículo 2 del Real Decreto 2591/1998), comprenderá:

- Los terrenos necesarios para las actividades “propiedades aeroportuarias” (necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; acceso y estacionamiento de vehículos; servicios de navegación aérea, etc.).
- Aquellos en los que se desarrollen actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el

tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen.

- Los destinados a equipamientos.
- Las zonas de reserva.

Por tanto, además de las actividades estrictamente aeroportuarias, la MPESGAM-B admite otras actividades complementarias, aunque dichas actividades no se configuran con carácter taxativo, se enmarcan en su mayor parte, dentro de los usos denominados dotacionales, terciarios e industriales en el planeamiento urbanístico general.

Aena, junto con el Inversor y con el objetivo de materializar la propuesta de desarrollo de éste incluida en su anteproyecto, llevarán a cabo la tramitación del planeamiento de desarrollo necesario, habiendo estimado un plazo de tramitación de 18 meses junto con un plazo de redacción de 3 meses.

Con respecto a la intensidad edificatoria máxima asociada al ÁREA-1, en línea con lo recogido en las determinaciones de obligado cumplimiento del Libro Blanco, se dispone de un total de 153.000 m².

DOCUMENTO DE TRABAJO

7. Condicionantes

De cara a la propuesta del anteproyecto será necesario respetar unas directrices muy básicas:

- Viales estructurantes: serán de acceso público y no estarán incluidos en el derecho de superficie, por lo tanto, no se podrán modificar.
- Viales interiores: podrán ser modificados por el inversor previa autorización de Aena, siempre y cuando asuma el coste de los servicios afectados que genere.

Además, con el objetivo de tener unos criterios de diseño (alturas, retranqueos, ocupación, plazas de aparcamiento, ...), calidad, sostenibilidad e innovación basados en la excelencia, Aena ha creado un Libro Blanco con medidas de **obligado cumplimiento** que marca las directrices básicas de ordenación a tener en cuenta en el nuevo planeamiento de desarrollo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

8. Libro Blanco sobre arquitectura, urbanismo y paisajismo

Para dotar a la Airport City de una visión integral que fije estándares en materia de urbanización, edificación, gestión de proyectos, sostenibilidad e innovación alineados con las últimas tendencias globales, Aena ha desarrollado un Libro Blanco con el apoyo de consultoras líderes.

Este Libro Blanco es una guía de diseño que establece directrices y criterios, de obligado cumplimiento, en relación con el diseño de la urbanización, paisaje, edificación, conectividad e innovación para los nuevos desarrollos de las actividades complementarias en el lado tierra de los Aeropuertos,

A su vez, refleja los compromisos de Aena con el territorio, la innovación, la generación identidad y la sostenibilidad.

Los objetivos del Libro Blanco consisten principalmente en:

- Atraer las inversiones de máximo valor a través del *placemaking* y el diseño de calidad.
- Ser una herramienta de consenso con administraciones públicas y agentes territoriales.
- Definir las condiciones para un desarrollo sostenible de manera global y nulo en carbono.
- Apostar por la innovación como vector de diseño y desarrolla un proyecto nativo digital.

El Libro Blanco establece una serie de directrices que se pueden resumir en:

- **ESTÁNDARES Y MEJORES PRÁCTICAS DE ARQUITECTURA:**
 - Criterios de edificación, gestión de proyectos y medición.
 - Para asegurar la calidad técnica y la homogeneidad en las mediciones de los edificios, así como una correcta gestión del proyecto desde las fases iniciales, se aplicarán estándares reconocibles en el mercado inmobiliario.
- **ESTÁNDARES Y MEJORES PRÁCTICAS DE PAISAJE:**
 - Urbanización y naturalización
 - La calidad de la urbanización y el paisaje se garantizará mediante el alineamiento con los estándares regionales, con el objetivo de implantar una verdadera identidad, basada en la calidad del diseño, y las mejores prácticas de *placemaking*.
- **ESTÁNDARES Y MEJORES PRÁCTICAS DE SOSTENIBILIDAD**
 - El Libro Blanco parte de estándares reconocidos a nivel mundial y ejemplos de implementación real, en la definición de la estrategia integral de sostenibilidad. Se han priorizado aquellos criterios estratégicos para Aena (nulidad en carbono, generación de renovables).
- **ESTÁNDARES DE INNOVACIÓN**
 - Creación de un territorio inteligente gracias a la aplicación de criterios de digitalización en el espacio urbano y a escala edificatoria. Será especialmente relevante el alineamiento de los proyectos con la metodología BIM de Aena.

9. Modelo de negocio

9.1. Conformación de Sociedad Conjunta

A efectos de lograr la maximización del valor de los terrenos del ÁREA-1, Aena ha estimado necesario asociarse con un socio especializado (en adelante, "Inversor"). Para ello, se ha previsto que Aena, como titular de los terrenos del ÁREA-1, constituya sobre ellos, un Derecho de Superficie a favor de una nueva sociedad a constituir conjuntamente (la "Sociedad Conjunta") entre Aena y el Inversor, con forma de Sociedad Anónima.

La aportación de Aena a esta Sociedad Conjunta será en especie (el Derecho de Superficie a 75 años), mientras que la aportación del Inversor será dineraria para hacer frente a las necesidades de financiación durante la promoción ("Compromiso de Aportación de Capital").

El compromiso de aportación de capital del Inversor deberá financiar todos los costes durante el periodo de desarrollo previsto por el Inversor en su oferta, por lo que será el máximo entre:

- Los costes de desarrollo y
- Las Necesidades de Financiación netas de la Sociedad Conjunta en el periodo de desarrollo, que incluyen, entre otros:
 - Costes de desarrollo (construcción, urbanización, etc.).
 - Costes financieros de la deuda IVA. No se permitirá la financiación ajena durante este periodo, si bien si se podrá contratar una línea de crédito (deuda revolving) para financiar el IVA.
 - Impuestos a excepción del IVA.
 - Gastos de estructura y fees de gestión.
 - Ingresos y gastos incurridos de las naves en operación hasta que se completa la totalidad del desarrollo previsto en la oferta del Inversor.



Por tanto, el Inversor asume el riesgo y ventura del desarrollo y asumirá el compromiso de realizar las aportaciones que sean necesarias para sufragar todos los gastos y costes de desarrollo contemplado en su oferta. Por el contrario, si los costes reales de construcción y puesta en funcionamiento fueran inferiores a lo estimado en la oferta, el Inversor vendrá obligado, en cualquier caso, a la aportación de las cantidades comprometidas en la misma.

El Inversor podrá destinar las distribuciones a accionistas que le corresponden, generadas por los terrenos que vayan entrando en explotación durante este periodo, para las futuras aportaciones de capital comprometidas en la oferta. Si bien, la no percepción de estas distribuciones no eximirá de su compromiso de aportar el capital previsto en su oferta.

La aportación total comprometida por el Inversor será la suma del Compromiso de aportación de capital” y en su caso, aportaciones dinerarias adicionales (la “Aportación Adicional”) para equilibrar la distribución accionarial de la Sociedad Conjunta. En caso de que de la valoración del Derecho de Superficie realizada por el Inversor (Capital Aena) y los costes del desarrollo (Capital Inversor) resulte un porcentaje de participación mayor para Aena al previsto en el Pliego [35%], el Inversor abonará a Aena una aportación adicional para equilibrar la distribución accionarial de la Sociedad Conjunta.

El desembolso del Compromiso de Aportación Adicional se realizará simultáneamente al otorgamiento del Derecho de Superficie a la Sociedad Conjunta.

9.2. Proceso de licitación

El inicio del proceso de selección del socio del Inversor se prevé para el [4º trimestre del 2021] y la Adjudicación está prevista para el [1er trimestre de 2022].

El proceso se ha estructurado en dos fases: Fase de Calificación y Fase de Adjudicación:

9.2.1. Fase de Calificación

En esta Fase, Aena seleccionará a los Licitadores interesados que, habiendo presentado una solicitud de participación en respuesta a la convocatoria de la licitación y habiendo acreditado reunir los requisitos de capacidad, idoneidad y solvencia exigidos en el Pliego, podrán tomar parte en la Fase de Adjudicación.

Una vez analizado el contenido de la documentación presentada por los candidatos, Aena seleccionará a todos aquéllos que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos y los invitará simultáneamente a participar en la Fase de Adjudicación.

Información a disposición de los Licitadores

Por tanto, en esta Fase se publicará un Pliego con la información básica del Proyecto. Dicha información será suficientemente precisa para que los Inversores puedan identificar el objeto y términos generales de la licitación pudiendo tomar una decisión sobre su participación.



Requisitos para Poder Participar

- **Capacidad e idoneidad**

Para asegurar que los candidatos sean aptos para realizar la ejecución del Proyecto objeto de licitación deberán acreditar:

- Documentos acreditativos de la personalidad jurídica y la capacidad de obrar.
- Declaración de sometimiento a la jurisdicción de los Tribunales españoles.
- Declaración de no estar incurso en prohibición de contratar.
- Declaración responsable en la que los candidatos manifiesten su adhesión y compromiso con las previsiones de la Cláusula de anticorrupción, antifraude y procedimiento de operaciones de alto riesgo de Aena.
- Declaración sobre confidencialidad de documentos.
- Lista exhaustiva de empresas vinculadas a cada uno de los candidatos.
- Declaración de disponer de un sistema de control interno.

- **Solvencia técnica**

Los criterios de solvencia técnica buscan seleccionar a aquellos Inversores que cumplan con unos requisitos de capacidad y competencia técnica específicos para la ejecución del Proyecto mediante la demostración de experiencia previa en la ejecución de Proyectos de características similares.

La solvencia técnica se acreditará mediante:

- Declaración responsable.
- En la Fase de Adjudicación, se deberá aportar documentación acreditativa soporte que permita acreditar de forma veraz la solvencia técnica y profesional exigida. No obstante, Aena podrá pedir a los Licitadores que presenten la totalidad o parte de los documentos justificativos con anterioridad cuando considere. Esto es, entre el fin de la Fase de Calificación, y el inicio de la Fase de Adjudicación, o en cualquier momento durante ésta última.

La solvencia técnica determinada es la siguiente:

- **Experiencia en diseño y promoción:** Que el licitador cuenta con una experiencia internacional o nacional en el diseño y promoción de, al menos, 300.000 m² de activos logísticos durante los últimos quince 15 años desde la fecha de publicación del pliego, de los que al menos 150.000 m² hayan sido desarrollados en la Unión Europea, Reino Unido, Noruega o Suiza.

- **Gestión:** Que el licitador cuenta con una experiencia internacional o nacional en la gestión de, al menos, 300.000 m² de activos logísticos durante un periodo de tiempo mínimo (en cada una de ellas) de cinco 5 años en los últimos quince 15 años desde la fecha de publicación del pliego, de los que al menos 150.000 m² hayan sido gestionados en Unión Europea, Reino Unido, Noruega o Suiza.

- **Solvencia Económico – Financiera**

Los Licitadores, tanto nacionales como extranjeros, deberán justificar su solvencia económica mediante la presentación de los siguientes documentos. En caso de agrupación, todos los miembros deberán aportar la documentación que se detalla:

- Presentación de las cuentas anuales del Licitador (o, en caso de agrupación, de cada uno de sus miembros), del último ejercicio finalizado, debidamente auditadas, aprobadas e inscritas, en las que se ponga de manifiesto la no incursión en causa de disolución del Licitador o de cada una de las empresas de la agrupación, en su caso.
- Alternativamente, el Licitador (o, en caso de agrupación, cada uno de sus miembros) podrá presentar las cuentas anuales de sus accionistas del último ejercicio finalizado, debidamente auditadas, aprobadas e inscritas, en las que se ponga de manifiesto la no incursión en causa de disolución para cada uno de los accionistas del Licitador junto con una declaración jurada firmada por el representante legal de cada uno de los accionistas con el compromiso de aportar los recursos necesarios a la sociedad para realizar las aportaciones requeridas para la ampliación de capital y para acometer las inversiones del proyecto.
- Compromiso del [125%] de la inversión estimada suscrito por el representante legal del Licitador o, en caso de agrupación, de cada una de las empresas que la componen, de hacer las aportaciones necesarias para la ampliación de capital y para acometer las inversiones del proyecto y/o carta de apoyo por parte de la entidad financiera.

El **plazo de presentación será de [1] mes desde la publicación del Pliego de Calificación** para que los candidatos acrediten los requisitos de calificación, y serán evaluados bajo un criterio de “Pasa/No pasa”.

9.2.2. Fase de Adjudicación

En esta Fase Aena determinará, de entre los candidatos, cuál de ellos ha presentado la oferta más ventajosa y, por consiguiente, con qué candidato se constituirá la Sociedad Conjunta.

Información a disposición de los Licitadores

Por tanto, en esta Fase se publicará un Pliego con la información detallada del Proyecto. Dicha información será suficientemente precisa para que los Inversores puedan preparar el Anteproyecto y Plan de Negocio y estará compuesta por:

- Información técnica del ÁREA-1
- Term Sheet del Derecho de Superficie, Term Sheet Contrato de Gestión, Acuerdo de Accionistas, y el Acuerdo de Inversión

En esta Fase los candidatos presentarán sus ofertas técnicas y económicas, así como la documentación acreditativa de cumplimiento de la Solvencia Técnica.

Ambas ofertas se presentarán a la vez, no obstante, su apertura y evaluación se hará de forma secuencial.

Contenido de las ofertas y los criterios de adjudicación.

- **Ofertas Técnicas**

Las ofertas técnicas deberán contener:

- Anteproyecto Urbanístico
- Plan de Negocio acompañado de una memoria explicativa

La puntuación que se obtenga en esta sub-fase por aplicación de los criterios mínimos de calidad técnica tendrá como finalidad exclusiva la de seleccionar a los candidatos que pueden continuar en la Licitación y pasar a la siguiente sub-fase de evaluación económica.

Para ello, los candidatos deberán haber obtenido una puntuación mínima de [70] puntos en total, siempre que, además, en cada apartado objeto de valoración obtengan, al menos, el cincuenta por ciento [50] % de los puntos asignados a cada uno de ellos.

[Los Licitadores cuyos Planes de Negocio arrojen un Valor Actual Neto (VAN) del Derecho de Superficie (utilizando la tasa de descuento proporcionada en el Pliego) por debajo del mínimo establecido serán excluidos.]

- **Ofertas Económicas**

La Oferta Económica deberá contener:

- **Plan Económico Financiero (PEF)**, acompañado de su manual de uso y su memoria explicativa; y un informe de revisión emitido por un tercero independiente de reconocido prestigio en el cual se lleven a cabo los siguientes procedimientos:
 - Revisión de que el PEF se ha elaborado siguiendo los requisitos e instrucciones establecidos en los Pliegos.
 - Revisión de la coherencia interna de las fórmulas y cálculos contenidos en el PEF.
 - Revisión de la concordancia de los principios contables y fiscales aplicados en los estados financieros incluidos en el PEF con los establecidos en la normativa contable y fiscal general vigente en España, así como con la específica aplicable al sector y al Proyecto.

- Revisión del adecuado funcionamiento del PEF con respecto al análisis de sensibilidad requerido sobre la potencial reducción de edificabilidad tras la tramitación urbanística.
- **Compromiso de Aportación de Capital y de Aportación Adicional.**

La oferta adjudicataria se seleccionará conforme a criterios estrictamente económicos de entre aquellas que hubieran alcanzado la puntuación técnica mínima exigida.

El plazo de presentación de las ofertas será de [2,5] meses desde la publicación del Pliego de Adjudicación.

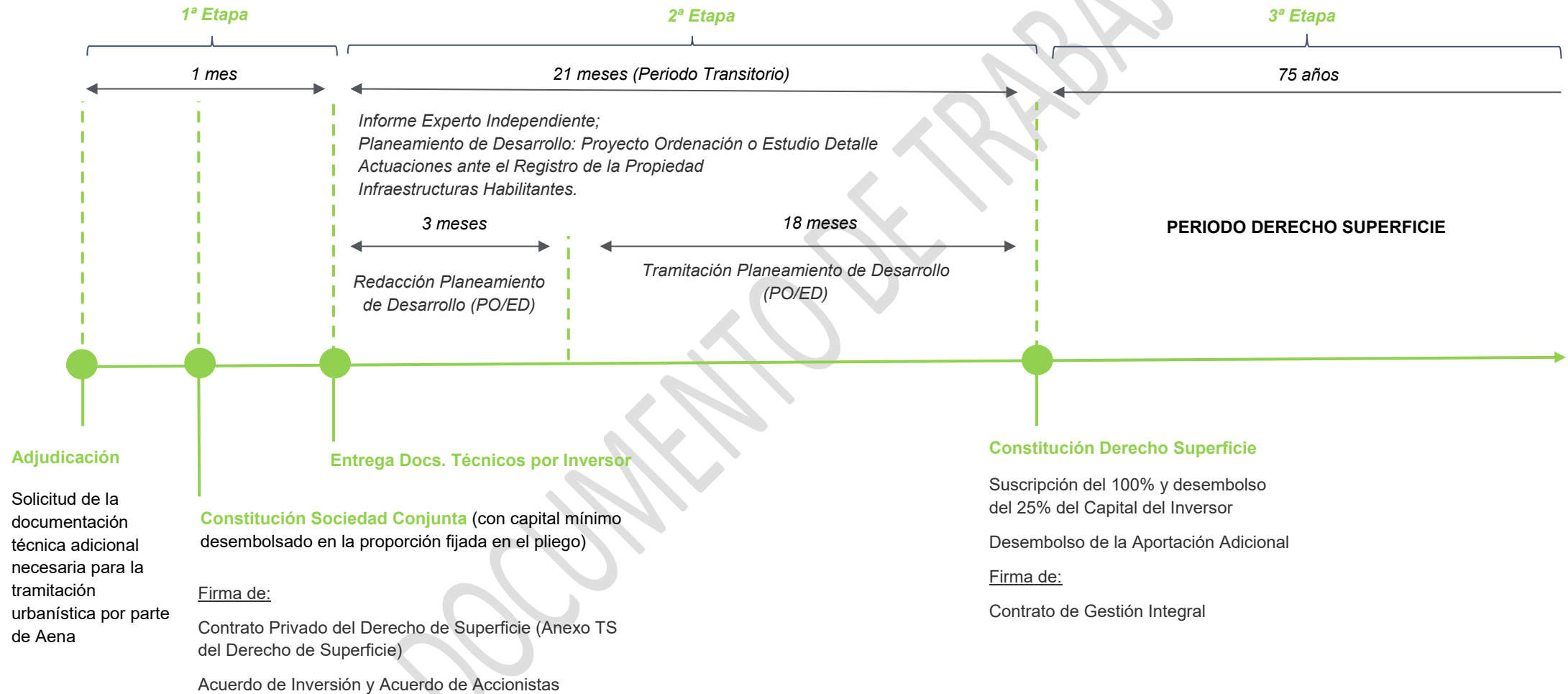
9.3. Proceso de conformación de Sociedad Conjunta

La constitución de la Sociedad Conjunta y del Derecho de Superficie se articulará en **tres etapas fundamentales**:

- Adjudicación y Constitución de la Sociedad Conjunta,
- Periodo Transitorio y,
- Periodo de Derecho de Superficie.



Las tres etapas fundamentales abarcarán las siguientes actuaciones principales:



Primera etapa: Tras selección del Inversor

Se iniciará tras la adjudicación y selección del Inversor e incluirá:

- La **constitución de la Garantía de Cumplimiento** por parte del Inversor (véase en apartado “Esquema de garantías”).
- La **constitución de la Sociedad Conjunta**.
 - La forma jurídica de la Sociedad Conjunta será la de Sociedad Anónima, la cual se constituirá con el capital mínimo requerido por la Ley de Sociedades de Capital (60.000€), aportado dinerariamente por Aena y el Inversor de manera proporcional al porcentaje de participación establecido en el Pliego.
- La **suscripción del Contrato Privado de Compromiso de Constitución del Derecho de Superficie** con un plazo de 75 años sujeto al cumplimiento de una serie de condiciones suspensivas.
 - En el Contrato Privado de Superficie, Aena y la Sociedad Conjunta acordarán que el Canon del Derecho de Superficie (esto es, el precio o contraprestación por la constitución del Derecho de Superficie) se abonará íntegramente por la Sociedad Conjunta. En el momento en que se otorgue la escritura de constitución del Derecho de Superficie, se reconocerá un derecho de crédito a favor de Aena derivado de la obligación de pago del Canon del Derecho de Superficie por la Sociedad (el “Derecho de Crédito”), cuyo pago se efectuará por la Sociedad Conjunta mediante la entrega de acciones de la Sociedad, en contraprestación por la capitalización del citado Derecho de Crédito en la ampliación de capital.
 - Dicho Contrato regulará, entre otros, incumplimientos relevantes y causas de terminación anticipada del Contrato de Derecho de Superficie y la consecuente compensación a la Sociedad Conjunta:
 - En caso de terminación anticipada del Contrato de Derecho de Superficie por causas imputables a la Sociedad Conjunta, ésta tendrá derecho a una compensación consistente en el [Valor Neto Contable de la inversión minorado por una penalización del 10% calculada sobre dicho Valor Neto Contable].
 - En caso de terminación anticipada por causas no imputables a ninguna de las partes por:
 - No inscripción del Derecho de Superficie en el Registro de la Propiedad debido a un defecto calificado como insubsanable no dará lugar a compensación alguna.
 - Imposibilidad de obtener licencias necesarias para la construcción de las edificaciones, la Sociedad Conjunta tendrá derecho a una compensación consistente en el Valor Neto Contable de la inversión.
- La suscripción del **Acuerdo de Inversión** entre el Inversor y Aena como socios de la Sociedad Conjunta que tendrá por objeto principal regular los términos principales de la inversión en la Sociedad Conjunta, así como los derechos y obligaciones al respecto asumidos por Aena y el Inversor.
 - El Acuerdo de Inversión incorporará el Plan de Negocio presentado por el Inversor en su oferta. Dado que el periodo transitorio tiene una duración estimada, una vez se cumplan las Condiciones Suspensivas, la Sociedad Conjunta adaptará el Plan de Negocio a la fecha real de inicio de constitución del Derecho de Superficie.

- El Acuerdo de Inversión regulará las **Fuentes de Financiación** de la Sociedad Conjunta. En concreto, la financiación de la Sociedad Conjunta se limitará:
 - **Hasta el fin del periodo de desarrollo previsto en la oferta del Inversor:** exclusivamente de aportaciones dinerarias del Inversor.
 - Tras el periodo de desarrollo: en caso de necesitarse financiación adicional, tanto la financiación con recursos propios procedentes de los socios como la financiación ajena, serán aprobadas por el Consejo de Administración (Materia Reservada).
- La **suscripción del Acuerdo de Accionistas** entre el Inversor y Aena como socios de la Sociedad Conjunta, establecerá los términos que habrán de gobernar las relaciones entre socios desde la constitución de la Sociedad Conjunta tanto como accionistas de la misma como en su condición de inversores conjuntos en el Proyecto.

Adicionalmente, el Acuerdo de Accionistas regulará, entre otros:

- **Composición del Consejo de Administración de la Sociedad Conjunta:** Estará compuesto por 5 consejeros: 3 serán elegidos por el Inversor y 2 por Aena y las materias reservadas, requerirán de una mayoría de 4/5.
- **Materias Reservadas**, entre otras:
 - Aprobación y/o modificación del Presupuesto anual.
 - Modificación del Plan de Negocio en caso de:
 - **Desviación del resultado neto de la compañía en más de un [20%]** respecto al Plan de Negocio vigente.
 - **Por efectos materiales adversos del mercado (soportados por un informe del tercero):** modificación del ritmo de desarrollo y calendario de desembolso de capital del Inversor.
 - Nombramiento de un consejero delegado o director general.
 - Asunción de endeudamiento adicional.
 - La aportación de fondos adicionales a la Sociedad una vez transcurrido el Periodo de Desarrollo a Financiar por el Inversor.
 - Disponer, total o parcialmente, o constituir cargas o garantías a favor de terceros sobre el Derecho de Superficie.
 - Otorgamiento de garantías y/o avales a favor de terceros.
 - Inversión en activos o sociedades por importe superior a [€1M] euros, salvo que esté prevista en el Plan de Negocio o Presupuesto.
 - Constitución de filiales, sucursales u oficinas de representación y adquisición de acciones o participaciones de sociedades ya existentes.
 - La contratación, destitución, despido, fijación de condiciones de cualquier persona que vaya a formar parte del equipo directivo.
 - Decisiones que afecten o puedan afectar directa o indirectamente al interés público del aeropuerto.

- Cesión del Derecho de Superficie.
- **Régimen de transmisión de acciones:** Durante un plazo de [7] años desde la constitución de la Sociedad Conjunta, se establecerá una prohibición de la transmisión de las acciones de la Sociedad Conjunta, salvo mutuo acuerdo entre los socios (periodo de *Lock-up*) o la **transmisión intragrupo en caso de Aena**.

En caso del Inversor, el régimen de transmisión de acciones se aplicará, no solo a la transmisión (por cualquier título) de la participación ostentada directamente por el Inversor en la Sociedad Conjunta (SOCIEDAD VEHÍCULO INVERSOR), sino también a cualquier transmisión que se realice de manera indirecta, de tal forma que, como consecuencia de dicha transmisión o suscripción, se produjese un cambio de control en el Inversor.

En caso de que el Inversor sea un Inversor Institucional, se aplicará el régimen de transmisión tanto al cambio de fondo como al cambio de sociedad gestora del fondo. No obstante, la transmisión a otro fondo gestionado o asesorado por la misma sociedad gestora será libre siempre que (i) sea comunicado a Aena con carácter previo y (ii) se confirme por parte de la referida gestora que cumple con los requisitos que se exigió a los Inversores entrantes (desarrollados a continuación).

El proceso de transmisión de acciones del Socio Vendedor (parcial o total) será el siguiente:



- Antes de iniciar el proceso, el Socio Vendedor deberá comunicarlo de forma fehaciente al otro Socio que se queda en la Sociedad, expresando el número de acciones que desea transmitir.
- En el plazo de [3] meses desde la recepción de la comunicación por parte del Socio Vendedor, el otro Socio podrá ejercitar su derecho de primera oferta donde el Socio Vendedor otorga al otro Socio que se queda en la Sociedad un derecho preferente a presentar una oferta, bien propia o de un tercero, con anterioridad a cualquier otra oferta, para la compra de sus acciones. En caso de aceptación de la oferta de compra por parte del Socio que se queda en la Sociedad, la transmisión deberá efectuarse en el plazo de [1] mes. En caso de que el Socio Vendedor rechace la oferta, éste no podrá vender las acciones de la Sociedad Conjunta en un plazo de [12] meses por un precio igual o inferior al precio ofertado.

- Transcurridos los [3] meses siguientes desde la recepción de la comunicación relativa al propósito de transmitir las acciones sin que el Socio Vendedor haya recibido oferta del otro Socio que se queda en la Sociedad Conjunta, el Socio Vendedor podrá organizar un proceso abierto y reglado de venta de sus acciones.
- El Socio que se queda en la Sociedad Conjunta tendrá Derecho de Tanteo sobre la mejor oferta presentada por un tercero.

En caso de no ejercer el Derecho de Tanteo, el Socio Comprador (nuevo):

- Deberá ser una entidad que cumpla con los criterios de calificación (capacidad, idoneidad y solvencia) previstos en el Pliego para nuevos socios en el periodo de explotación una vez transcurrido el periodo de Lock-up:
 - Se requerirá la capacidad e Idoneidad exigidos en el Pliego.
 - Se requerirá la Solvencia técnica exigida en el Pliego para la gestión (experiencia en gestión de activos logísticos de 5 años durante los últimos 15 de al menos 300.000m², de los cuáles al menos 150.000 m² hayan sido gestionados en Unión Europea, Reino Unido, Noruega o Suiza).
 - Se requerirá como Solvencia Financiera un 25% del Compromiso de Aportación de Capital total previsto en la oferta adjudicataria del Inversor.
- Deberá adherirse al Acuerdo de Accionistas y al Acuerdo de Inversión existente.
- **Incumplimientos relevantes y sus consecuencias:** El Acuerdo de Accionistas regulará los incumplimientos relevantes de ambos socios y la aplicación de la cláusula penal del 20% de la inversión comprometida. Adicionalmente en caso de incumplimiento relevante del Inversor, Aena tendrá Opción de Compra o la Opción de Venta de acciones del Inversor con un descuento del [30%].
 - **Incumplimientos relevantes de Aena:**
 - No facilitar la capitalización del Derecho de Crédito.
 - Incumplimiento de las obligaciones y limitaciones respecto de la transmisibilidad de sus acciones.
 - Incumplimiento resolutorio del Derecho de Superficie (de conformidad con sus propios términos), como consecuencia de un incumplimiento previo de las obligaciones que corresponden a Aena.
 - **Incumplimientos relevantes de Inversor:**
 - Incumplimiento de las obligaciones de suscripción y aportación de capital.
 - Falta del otorgamiento de la Garantía de Aportación de Fondos.
 - Incumplimiento de la adopción de los acuerdos para permitir otorgamiento del DS y la capitalización del Derecho de Crédito.
 - Incumplimiento de los plazos esenciales relativos al desarrollo inmobiliario en los términos establecidos en el Plan de Negocio Vigente.
 - Pérdida de los requisitos de capacidad, idoneidad y solvencia del Inversor.
 - Cambio de control durante el período de Lock-up.

- Incumplimiento de las obligaciones y limitaciones respecto de la transmisibilidad de sus acciones en la Sociedad.
- Falta de firma del contrato de gestión integral de inversión.
- Incumplimiento resolutorio del Derecho de Superficie (de conformidad con sus propios términos), como consecuencia de un incumplimiento previo de las obligaciones que corresponden al Inversor.

Segunda Etapa: Periodo transitorio

Esta etapa abarca las actuaciones necesarias para el cumplimiento de las Condiciones Suspensivas antes del transcurso de [veintiún (21) meses] desde la entrega de la documentación técnica necesaria para la tramitación por parte del Inversor:

1. Emisión del informe de valoración por un Experto Independiente que corrobore la razonabilidad de la valoración del Derecho de Superficie incluida en la oferta del Inversor:

Aena y el Inversor promoverán las acciones y suscribirán los documentos públicos o privados oportunos para que, inmediatamente después de la constitución de la Sociedad Conjunta, ésta solicite la designación de un experto independiente designado por el Registro Mercantil que emita el informe al que se refiere el artículo 72 de la Ley de Sociedades de Capital en relación con la asunción del compromiso por la Sociedad Conjunta de adquirir a título oneroso un derecho que supera el 10% de su capital.

Asimismo, colaborarán en lo preciso para que el Experto Independiente obtenga la documentación e información que precise para emitir su informe.

2. Aprobación definitiva de los planeamientos de desarrollo: para la constitución del Derecho de Superficie y la Ampliación de Capital será requisito imprescindible que se apruebe definitivamente, con carácter firme y sin imposiciones de ninguna naturaleza (salvo el cumplimiento de la normativa legal de aplicación), los instrumentos de planeamiento de desarrollo urbanístico que sean precisos con arreglo al planeamiento aplicable al Aeropuerto para la ordenación de los terrenos del Área 1 sobre los que se constituya el Derecho de Superficie, aptas para la construcción de las edificaciones autorizadas en virtud del mismo (véase apartado “Situación Urbanística Actual y Plan De Acción Tras Adjudicación”).

A tal fin, en el plazo máximo de [1] mes a contar desde la notificación de la Adjudicación, el Inversor preparará, en desarrollo del Anteproyecto Urbanístico y técnico incluido en su oferta, los estudios previos y demás documentación preparatoria necesaria para iniciar la tramitación de los planeamientos de desarrollo que resulten precisos para la ordenación de los terrenos con arreglo a la propuesta ofertada.

En particular, para la redacción de la propuesta del planeamiento de desarrollo urbanístico será necesaria que el Inversor aporte la siguiente documentación, así como que se realicen los trabajos de campo necesarios para la redacción de los estudios complementarios de acuerdo con la legislación que sea de aplicación:

- Borrador de documento de planeamiento a tramitar ante la administración urbanística (Estudio de Detalle/Proyecto de Ordenación), conforme a las directrices planteadas en el Anteproyecto Urbanístico y Técnico, con las modificaciones que en su caso indique Aena.
- Borrador de documento ambiental necesario para dar inicio a la tramitación ambiental, en su caso, de conformidad con la legislación de aplicación en materia de evaluación ambiental estratégica.
- Borrador de Anteproyecto de urbanización, actualizado a nivel de proyecto de urbanización, con representación esquemática de redes de instalaciones, acometidas, etc. y estimación del coste de urbanización de la propuesta: viario, zonas comunes, etc.
- Accesos, estudio preliminar de movilidad de la parcela y afección al entorno, especialmente a los accesos al aeropuerto, en cumplimiento de la normativa vigente. Del mismo modo se plantearán diferentes alternativas para la accesibilidad a la parcela teniendo en cuenta todos los modos de transporte previstos para el entorno, así como para garantizar la correcta circulación del tráfico dentro de la misma. Definición preliminar del desarrollo de la actividad con indicación de la tipología de tráfico, vehículo tipo, o en su defecto, estimación del momento pico del día, día pico del año, etc.
- Valoración de impacto normativo de la propuesta.
- Estudios complementarios necesarios para la tramitación urbanística y ambiental del planeamiento (según corresponda: paisaje, dominio público hidráulico, arqueología, etc.).
- Esta documentación no es taxativa, Aena junto con la notificación de la adjudicación de la licitación enviará un listado exhaustivo de información necesaria al Inversor adjudicatario para poder gestionar las aprobaciones urbanísticas necesarias que variarán en función de las necesidades del Anteproyecto presentado por el Inversor adjudicatario

Aena impulsará ante las Administraciones competentes la tramitación urbanística para la aprobación de los planeamientos de desarrollo preparando la documentación y proyectos necesarios, a partir de la propuesta del Inversor y con el soporte técnico que éste se compromete a prestar.

Por ello, la tramitación urbanística requerirá del apoyo del Inversor, pero será obligación de Aena a su costa, esto es, asumiendo los costes y gastos precisos.

En el hipotético caso que, tras la tramitación de los planeamientos de desarrollo, la intensidad edificatoria máxima permitida varíe en más de un 5% respecto a la oferta del Inversor, sería de aplicación un mecanismo de ajuste.

Dicho mecanismo se realizaría en el Plan Económico Financiero de la oferta del Inversor, en el cual se modificará exclusivamente los metros cuadrados de intensidad edificatoria. Como resultado, se obtendrá un nuevo Compromiso de Aportación Adicional, y, en caso de ser necesario, la nueva distribución accionarial en la Sociedad Conjunta.

- 3. Infraestructuras habilitantes:** Aena asumirá a su riesgo y ventura la ejecución de las infraestructuras habilitantes comprometidas (véase apartado “Principales infraestructuras existentes y previstas”).

La condición se entenderá cumplida con la recepción definitiva por parte de la entidad pública competente sin imposiciones ni requerimientos adicionales de ninguna naturaleza (en especial, sin necesidad de realizar obras y/o remates adicionales).

- 4. Actuaciones a realizar ante el Registro de la Propiedad:** Aena llevará a cabo las actuaciones necesarias para proceder a la agregación de las fincas registrales que conforman el ÁREA-1 de forma que el perímetro de los terrenos sobre los que se constituirá el Derecho de Superficie abarque la superficie de parte de una única finca registral.

El cumplimiento de las Condiciones Suspensivas deberá producirse antes del transcurso de [21] meses desde la entrega de la documentación técnica necesaria para la tramitación por parte del Inversor. Dicho plazo podrá ser prorrogado por un plazo máximo de [6] meses a petición de Aena y sujeto a la aprobación expresa del Inversor.

De este modo, será el Inversor quien deberá aceptar la prórroga u optar por la resolución del Contrato. En caso de no aceptación de la prórroga o su finalización si es por causas ajenas a Aena, el Inversor tendrá derecho al resarcimiento de los gastos incurridos desde la preparación de las ofertas con un CAP (€1,5M)..

Tercera etapa: Aportación del Derecho de Superficie

Una vez cumplidas las Condiciones Suspensivas:

- Se constituirá el **Derecho de Superficie** mediante escritura pública y su correspondiente inscripción registral que se regirá por los términos y condiciones del Contrato Privado de Superficie.
- **Ampliación de Capital de la Sociedad Conjunta:** La Sociedad Conjunta celebrará una Junta General de Accionistas para la aprobación de la Ampliación de Capital de la Sociedad Conjunta mediante la emisión de nuevas acciones del mismo valor nominal que las existentes que serán suscritas por Aena y el Inversor en su respectiva proporción.

En la ampliación de capital, el Inversor y Aena realizarán las siguientes aportaciones a cambio de acciones de la Sociedad Conjunta:

- Con arreglo al calendario que se haya acordado en los términos del acuerdo de inversión que será firmado entre las partes y en el Acuerdo de Accionistas, el Inversor suscribirá el 100% del capital de todos los fondos que haya comprometido en su oferta para la ejecución de las inversiones precisas para la construcción de los inmuebles, y desembolsando, al menos, el 25% del capital total en este momento.
- Adicionalmente, y teniendo en cuenta los porcentajes de participación de Aena y el Inversor en la Sociedad Conjunta, el Inversor deberá satisfacer la aportación económica adicional que haya comprometido en su oferta (la “Aportación adicional”) a fin de asegurar que la Ampliación de Capital que se lleve a cabo, en los términos señalados anteriormente, mantiene la participación de las partes en la Sociedad Conjunta en la misma proporción.

- Aena aportará, para su capitalización, el Derecho de Crédito frente a la Sociedad Conjunta derivado del Canon del Derecho de Superficie, que quedará extinguido.
- Se procederá a constituir la Garantía Definitiva por la Sociedad Conjunta en favor de Aena SME SA y la Garantía de Aportación de Fondos por el Inversor en favor de Sociedad Conjunta (véase en apartado “Esquema de garantías”).
- Contrato gestión integral de inversión: el Inversor suscribirá con la Sociedad Conjunta el contrato de prestación de servicios de gestión integral de la inversión (véase apartado “Gestión de la Sociedad Conjunta”)

Esquema de garantías

El esquema se compone de cuatro garantías, en concreto:

- **Garantía Provisional**

La Garantía Provisional responde al cumplimiento por parte de los ofertantes de todas las condiciones establecidas en el Pliego y se deberá presentar la acreditación de su constitución con la entrega de las ofertas en la Fase de Adjudicación.

La garantía provisional se extinguirá automáticamente y será devuelta a los Licitadores inmediatamente después de la constitución de la Sociedad Conjunta. En todo caso, la garantía provisional se devolverá al Licitador adjudicado cuando haya constituido la garantía de cumplimiento, pudiendo aplicar el importe de la garantía provisional a la garantía de cumplimiento o proceder a una nueva constitución de esta última.

- **Garantía de Cumplimiento**

La Garantía de Cumplimiento responde al cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Inversión hasta el otorgamiento de la escritura pública del Derecho de Superficie y se constituirá simultáneamente con la creación de la Sociedad Conjunta.

La Garantía de Cumplimiento se extinguirá automáticamente y será devuelta después del otorgamiento del Derecho de Superficie a la Sociedad Conjunta.

- **Garantía de Aportación de Fondos**

El Inversor deberá garantizar el importe pendiente de desembolsar a través de la garantía de aportación de fondos cuyo objetivo es lograr el cumplimiento de los compromisos de aportación de capital del Inversor a la Sociedad Conjunta.

Dicha garantía se constituirá simultáneamente con el otorgamiento del Derecho de Superficie a la Sociedad Conjunta por el [25%] de capital del Inversor pendiente de desembolsar y estará vigente hasta su desembolso total. Dicha garantía irá reduciéndose a medida que se vayan desembolsando los fondos.

- **Garantía Definitiva**

La Sociedad Conjunta deberá constituir la garantía definitiva con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se produzcan desde el otorgamiento del Derecho de Superficie hasta la finalización del mismo.

Dicha garantía se constituirá simultáneamente con el otorgamiento del Derecho de Superficie a la Sociedad Conjunta por un importe equivalente al 5% de los costes de desarrollo, y se irá modulando a lo largo del plazo del Derecho de Superficie:

- Transcurrido el periodo de garantía de la construcción ([12] meses después de finalizar obras) se reducirá en un [60%].
- En el año 72 del Derecho de Superficie se constituirá por el 100% inicialmente previsto.
- Será actualizada al IPC acumulado cada 5 años.

En caso de que se hagan efectivas sobre la garantía definitiva las penalidades o indemnizaciones exigibles al contratista, éste deberá reponer o ampliar dicha garantía, en la cuantía necesaria para que el importe no disminuya por este motivo.

Tabla 1 Cuadro Resumen Garantías

Garantía	Forma de constitución	Garante	Beneficiario	Importe	Actualización
Provisional	Depósito Metálico	Inversor	Aena	200.000€	N/A
De Cumplimiento	Aval valores anotados	Inversor	Aena	4.500.000€	N/A
De Aportación de Fondos	Aval Bancario Seguro de caución	Inversor	Sociedad Conjunta	25% capital pendiente de desembolsar	Se reducirá a medida que se van aportando los fondos que garantiza
Definitiva		Sociedad Conjunta	Aena	5% de los costes de desarrollo	Se modulará con base en el cumplimiento de diversos hitos y se actualizará cada 5 años a IPC

Gestión de la Sociedad Conjunta

Toda vez que la Sociedad Conjunta, encargada de desarrollar el proyecto del ÁREA-1, estará participada tanto por Aena como por el Inversor, se articulará contractualmente la prestación por parte de este último (o de su sociedad gestora) de los servicios necesarios para el desarrollo y gestión del proyecto sobre la base de la oferta presentada por el Inversor.

Para ello, se suscribirá un contrato de gestión integral de inversión en proyectos inmobiliarios para que funcione como soporte contractual en la gestión de la inversión y del desarrollo para la prestación de los servicios referidos, al margen del funcionamiento societario de la Sociedad Conjunta.

El objeto del contrato de gestión integral, esto es, los servicios que en base al Contrato deba prestar el Gestor a la Sociedad Conjunta pueden agruparse en dos secciones diferenciadas:

- Servicios de *development management* (“DM”) – con carácter general, se prestarán en una fase preliminar del desarrollo y consistirán en la monitorización y gestión del proceso constructivo de los inmuebles a construir sobre el ÁREA-1, variándose el contenido específico de los Servicios en función de la decisión que se adopte acerca de la figura a utilizar para su construcción – promoción delegada o promoción por la Sociedad Conjunta.
- Servicios de *asset management* (“AM”) – encaminados a la gestión estratégica de la inversión, y en particular, de todas las medidas que afecten a la rentabilidad y al riesgo del inmueble o cartera de inmuebles a construir sobre el ÁREA-1 durante el ciclo de vida de dichos activos.

El Contrato regulará igualmente la retribución a recibir por el Gestor por la prestación de los Servicios de DM y AM (conjuntamente, los “Fees”). Los Fees a percibir por el Gestor se han fijado con referencia a los siguientes conceptos:

- Fees por Servicios de DM: [importe total conjunto del 3-5%] sobre el importe total de la obra previsto en el Plan de Negocio que sirva de base para el desarrollo del proyecto.
- Fees por Servicios de AM: [*0.5% anual] del *Gross Asset Value* (GAV).

10. Proceso de comentarios y sugerencias

En el microsite desarrollado al efecto (www.airportcitiesaena.es) se podrá descargar toda la documentación utilizada durante la presentación a potenciales licitadores del 14 de julio, así como materiales complementarios para facilitar su comprensión.

En dicha página web habrá además un formulario en formato Excel mediante el cual, quien así lo vea oportuno, podrá remitir comentarios o sugerencias en relación a todo lo expuesto en acerca del proceso de licitación del Área 1 de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Estos formularios se deberán enviar a la dirección de correo específicamente creada para comunicaciones sobre el proceso de licitación hasta del 30 de julio de 2021 (email: Area1MAD@aena.es)

Aena, en función de los comentarios recibidos podrá publicar una nota aclaratoria la cual se compartiría en la misma ubicación donde estará el propio formulario de consultas y sugerencias (www.airportcitiesaena.es).

DOCUMENTO DE TRABAJO