Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2018

Informe de Gestión Consolidado

Ejercicio 2018

(Junto con el Informe de Auditoría)

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas emitido por un Auditor Independiente

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A.:

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España, según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la red KPMG de firmas independientes afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), sociedad suiza.
Paseo de la Castellana, 259 C - 28046 Madrid

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº 10.
Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M.-188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos Véanse notas 2.21, 4 y 5 de las cuentas anuales consolidadas	
Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Los ingresos aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2018, a 2.676.491 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeronáutica, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos. Debido a la significatividad de los ingresos aeronáuticos, a la complejidad de los sistemas y procesos que el Grupo emplea para su control, y a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, esta partida se ha considerado una cuestión clave de auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, los siguientes: - la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del Grupo sobre el proceso de reconocimiento de ingresos aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles. - la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por los administradores del Grupo en el registro de los ingresos aeronáuticos. - la realización de recálculos de los ingresos aeronáuticos registrados en el ejercicio 2018, considerando los servicios prestados y las tarifas establecidas. - la obtención de confirmación por parte de terceros de una muestra de facturas correspondientes a saldos de clientes pendientes de cobro al cierre del ejercicio. - la realización de pruebas de detalle para la validación de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos. - la evaluación de si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2018, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC), según se define en el art. 35.2. b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado, o en su caso, que se haya incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información no financiera mencionada en el apartado a) anterior se presenta en el informe separado, "Informe de Responsabilidad Corporativa 2018" al cual se incluye referencia en el informe de gestión consolidado, que la información del IAGC, mencionada en dicho apartado, se incluye en el informe de gestión consolidado, y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante de fecha 26 de febrero de 2019.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de junio de 2016 nos nombró como auditores del Grupo por un período de tres años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

KPMG Auditores, S.L.
Inscrito en el R.O.A.C.: nº S0702

Manuel Martín Barbón
Inscrito en el R.O.A.C: nº 16239

26 de febrero de 2019

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2019 Núm. 01/19/01625
96,00 EUR
SELLO CORPORATIVO:
Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española o internacional

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018.

		Página
Cuentas anuales consolidadas		1
Notas a las cuentas anuales consolidadas		7
1	Información general	7
2	Resumen de las principales políticas contables	10
3	Gestión de riesgos operativos y financieros	54
4	Estimaciones y juicios contables	61
5	Información financiera por segmentos	64
6	Inmovilizado material	70
7	Activos intangibles	76
8	Inversiones inmobiliarias	81
9	Inversiones en asociadas	83
10	(a) Instrumentos financieros por categoría	85
10	(b) Calidad crediticia de los activos financieros	86
10	(c) Concentración riesgo de crédito	86
11	Otros Activos financieros	87
12	Instrumentos financieros derivados	88
13	Clientes y cuentas a cobrar	91
14	Existencias	93
15	Efectivo y equivalentes al efectivo	93
16	Capital y prima de emisión	93
17	Ganancias y pérdidas acumuladas	95
18	Participaciones no dominantes y otras reservas	97
19	Proveedores y otras cuentas a pagar	99
20	Deuda financiera	101
21	Impuestos diferidos	115
22	Prestaciones a los empleados	117
23	Provisiones y contingencias	124
24	Subvenciones	134
25	Otros pasivos a largo plazo	135
26	Compromisos	135
27	Otras (pérdidas) / ganancias – netas	138
28	Gastos por prestaciones a los empleados	138
29	Otros ingresos de explotación	139
30	Aprovisionamientos y Otros gastos de explotación	140
31	Ingresos y gastos financieros	141
32	Impuesto sobre las ganancias	142
33	Resultados por acción	144
34	Transacciones y saldos con partes vinculadas	144
35	Otra información	150
36	Hechos posteriores a la fecha de estado de situación financiera	152

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2018 y 2017

	Nota	2018	2017
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	12.872.781	13.205.946
Activos intangibles	7	506.996	491.173
Inversiones Inmobiliarias	8	138.183	135.108
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	65.433	63.955
Otras cuentas a cobrar	13	3.259	2.831
Activos por impuestos diferidos	21	124.944	122.369
Activos financieros disponibles para la venta	11	-	347
Otros activos financieros	10	72.854	71.506
Instrumentos financieros derivados	12	1.144	360
		13.785.594	**14.093.595**
Activos corrientes			
Existencias	14	7.258	7.051
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	454.838	351.809
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	651.380	854.977
		1.113.476	**1.213.837**
Total activos		**14.899.070**	**15.307.432**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	3.534.635	3.180.024
Diferencias de conversión acumuladas	18	(20.301)	(22.523)
Otras reservas	18	(80.333)	(75.931)
Participaciones no dominantes	18	(11.064)	5.426
		6.023.805	**5.687.864**
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	6.573.078	7.276.016
Instrumentos financieros derivados	12	56.543	45.645
Pasivos por impuestos diferidos	21	70.995	80.153
Prestaciones a los empleados	22	46.622	59.126
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	84.700	70.901
Subvenciones	24	495.594	511.927
Otros pasivos a largo plazo	25	49.241	91.409
		7.376.773	**8.135.177**
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	613.049	585.140
Pasivos por impuesto corriente	19	24.889	3.279
Deuda financiera	20	732.428	734.943
Instrumentos financieros derivados	12	32.740	37.010
Subvenciones	24	35.217	40.152
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	60.169	83.867
		1.498.492	**1.484.391**
Total pasivos		**8.875.265**	**9.619.568**
Total patrimonio neto y pasivos		**14.899.070**	**15.307.432**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

	Nota	2018	2017
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	4.201.406	3.960.582
Otros ingresos de explotación	29	11.107	10.852
Trabajos realizados por la empresa para su activo		4.981	4.751
Aprovisionamientos	30.a	(172.936)	(174.176)
Gastos de personal	28	(423.725)	(417.155)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	1.813	-
Otros gastos de explotación	30.b	(1.008.289)	(910.912)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(806.383)	(800.035)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	95.076	42.504
Excesos de provisiones		7.679	8.905
Deterioro de inmovilizado	4.a, 6 y 7	(46.248)	-
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(16.107)	(10.915)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	1.829	2.969
Resultado de explotación		**1.850.203**	**1.717.370**
Ingresos financieros	31	2.985	6.891
Gastos financieros	31	(135.248)	(142.134)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	(742)	(4.347)
Gastos financieros – netos	31	**(133.005)**	**(139.590)**
Participación en el resultado de asociadas	9	20.155	18.927
Resultado antes de impuestos		**1.737.353**	**1.596.707**
Impuesto sobre las ganancias	32	(409.602)	(374.738)
Resultado del período consolidado		**1.327.751**	**1.221.969**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		**(131)**	**(10.036)**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	**1.327.882**	**1.232.005**
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	8,85	8,21
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	8,85	8,21

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

	Nota	2018	2017
Resultado del ejercicio		**1.327.751**	**1.221.969**
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		**(637)**	**(824)**
- Por revaloración/(reversión de la revalorización) del inmovilizado material y de activos intangibles		-	-
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	(777)	(986)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	-	(7)
- Resto de ingresos y gastos que no se reclasifican al resultado del periodo		-	-
- Efecto impositivo	32	140	169
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**(775)**	**32.434**
1. Activos financieros disponibles para la venta		**-**	**-**
- Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
- Otras reclasificaciones		-	-
2. Coberturas de los flujos de efectivo	32	**(4.425)**	**52.581**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(41.758)	12.051
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		37.333	40.530
- Importes transferidos al valor inicial de las partidas cubiertas		-	-
- Otras reclasificaciones		-	-
3. Diferencias de conversión		**2.368**	**(7.415)**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		2.368	(7.415)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
4. Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		**-**	**-**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
5. Resto de ingresos y gastos que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**-**	**-**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
6. Efecto impositivo	32	**1.282**	**(12.732)**
Resultado global total del ejercicio		**1.326.339**	**1.253.579**
- Atribuidos a la entidad dominante		1.325.702	1.262.922
- Atribuidos a participaciones no dominantes		637	(9.343)

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y Pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)	Total	Participaciones no dominantes (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
Saldo a 31 de diciembre de 2016	**1.500.000**	**1.100.868**	**2.521.852**	**(101.830)**	**(11.310)**	**(16.261)**	**30**	**4.993.349**	**32.400**	**5.025.749**
Resultado del periodo	-	-	1.232.005	-	-	-	-	1.232.005	(10.036)	1.221.969
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)	-	(7)
Otro resultado global del periodo	-	-	-	37.605	(419)	(6.262)	-	30.924	693	31.617
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**1.232.005**	**37.605**	**(419)**	**(6.262)**	**(7)**	**1.262.922**	**(9.343)**	**1.253.579**
Distribución de dividendos	-	-	(574.500)	-	-	-	-	(574.500)	(17.631)	**(592.131)**
Otros movimientos	-	-	667	-	-	-	-	667	-	**667**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(573.833)	-	-	-	-	**(573.833)**	**(17.631)**	**(591.464)**
Saldo a 31 de diciembre de 2017	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.180.024**	**(64.225)**	**(11.729)**	**(22.523)**	**23**	**5.682.438**	**5.426**	**5.687.864**
Ajustes por adopción de IFRS 9 (neto de impuestos) (Nota 2.1)	-	-	**(795)**	-	-	-	-	**(795)**	-	**(795)**
Saldo a 1 de enero de 2018	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.179.229**	**(64.225)**	**(11.729)**	**(22.523)**	**23**	**5.681.643**	**5.426**	**5.687.069**
Resultado del periodo	-	-	1.327.882	-	-	-	-	1.327.882	(131)	1.327.751
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(4.040)	(362)	2.222	-	(2.180)	768	(1.412)
Resultado global total del periodo	**-**	**-**	**1.327.882**	**(4.040)**	**(362)**	**2.222**	**-**	**1.325.702**	**637**	**1.326.339**
Distribución de dividendos	-	-	(975.000)	-	-	-	-	(975.000)	(18.390)	**(993.390)**
Otros movimientos	-	-	2.524	-	-	-	-	2.524	1.263	**3.787**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(972.476)	-	-	-	-	(972.476)	(17.127)	**(989.603)**
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.534.635**	**(68.265)**	**(12.091)**	**(20.301)**	**23**	**6.034.869**	**(11.064)**	**6.023.805**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

	Nota	2018	2017
Resultado antes de impuestos		**1.737.353**	**1.596.707**
Ajustes por:		**918.553**	**935.380**
- Depreciación y amortización	6,7,8	806.383	800.035
- Correcciones valorativas por deterioro		(1.813)	(6.072)
- Variación de provisiones		30.729	50.222
- Deterioro de inmovilizado		46.248	-
- Imputación de subvenciones	24	(95.076)	(42.504)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		16.107	10.915
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	31	229	7
- Ingresos financieros	31	(2.985)	(6.891)
- Gastos financieros	31	97.915	101.604
- Diferencias de cambio	31	513	4.340
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	37.333	40.530
- Otros Ingresos y gastos		3.125	2.121
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia		(20.155)	(18.927)
Variaciones en capital circulante:	**36**	**(180.504)**	**(122.326)**
- Existencias		(211)	552
- Deudores y otras cuentas a cobrar	36	(115.020)	(4.587)
- Otros activos corrientes		(184)	(117)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	36	(7.871)	(73.779)
- Otros pasivos corrientes		(56.427)	(43.007)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(791)	(1.388)
Otro efectivo generado por las operaciones		**(527.744)**	**(395.149)**
Intereses pagados	20	(131.539)	(134.661)
Cobros de intereses		1.143	4.311
Impuestos pagados	32	(396.836)	(263.490)
Otros cobros (pagos)		(512)	(1.309)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**1.947.658**	**2.014.612**

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017

	Nota	2018	2017
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(498.865)	(339.189)
Adquisiciones de activos intangibles		(21.328)	(31.220)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(4.410)	(831)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(12.905)	(12.933)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.2	5.044	5.376
Cobros por desinversiones inmovilizado material		34	-
Cobros otros activos financieros		10.071	124
Dividendos recibidos	2.2	20.052	17.059
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(502.307)**	**(361.614)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Cobros de subvenciones FEDER	24	88.097	9.340
Aportaciones de socios		3.392	-
Cobros de financiación de entidades de crédito	20	32.779	991.053
Otros cobros	20	31.730	22.794
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	20	-	(278.285)
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(798.059)	(1.497.288)
Dividendos pagados	36	(993.390)	(592.232)
Otros pagos	20, 36	(13.457)	(19.656)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**(1.648.908)**	**(1.364.274)**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		**(40)**	**1.637**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(203.597)	290.361
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**854.977**	**564.616**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		**651.380**	**854.977**

Las Notas 1 a 36 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

1 Información general

AENA S.M.E., S.A. ("la Sociedad", o "AENA") es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2018 estaba integrado por 7 sociedades dependientes y 4 asociadas. AENA S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE ("Sociedad dominante última" o "matriz"). Adicionalmente, en el citado real decreto se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. También se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad (la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal); se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a "AENA S.M.E., S.A.".

Anteriormente a la constitución de la Sociedad, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de AENA estaban integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", su accionista único y entidad controlante en ese momento. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

La constitución de la Sociedad se realizó mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el registro mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la rama de actividad aeroportuaria y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprobó la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aportó, mediante una aportación de capital no dineraria, la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (en adelante, la "Actividad").

La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", accionista único de la Sociedad en ese momento, adoptó con fecha 6 de junio de 2011 las decisiones de socio único siguientes:

a) Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.

b) Ampliar el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir, la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.

c) Emitir como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo, por tanto, el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

d) De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la "Actividad".

e) Aportar a la Sociedad el conjunto de la actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc.) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la "Actividad". A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20 % o más del valor total de la "Actividad" aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente, de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria, todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

f) Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en función de la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.

g) Todo el personal de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

h) El *split* y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado que resulta en un importe de la actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

i) De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe de los Administradores de Aena Aeropuertos, S.A., que el accionista único ha examinado.

j) La Sociedad comenzará a ejercer la actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del ministro de Fomento prevista en la Disposición Transitoria segunda del RDL 13/2010.

k) A la aportación de la actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

La aportación no dineraria y la valoración preparada por los servicios técnicos de AENA se recogió en el "Informe de Valoración", en el que se tomó como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor y, en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, tal y como prevé el Acuerdo de 25 de febrero de 2011.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

a) Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

b) Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.

c) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.

d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

No obstante, con fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones lo que ha supuesto el cierre de la rama civil en el Aeropuerto de Murcia San Javier que ha quedado destinado exclusivamente a la aviación militar (ver Nota 2.2 a).

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.

- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.

- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.

- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.

- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

Asimismo, la sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

El objeto social podrá realizarse por la sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

El domicilio social de AENA S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital.

Dicho proceso culmina con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015.

Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, AENA entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

2 Resumen de las principales políticas contables

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estas Cuentas Anuales Consolidadas. Estas políticas se han aplicado de manera uniforme para todos los años presentados, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Bases de presentación

Tal y como se describe en la Nota 1 anterior, Aena Aeropuertos, S.A. se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 (23 de mayo de 2011 y 31 de mayo de 2011, respectivamente), en virtud del Real Decreto-ley 13/2010, por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena Aeropuertos, S.A., la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018, 2017,2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, "Combinaciones de Negocios", por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

En el desarrollo de la política contable adoptada por la Sociedad para esta transacción se ha tenido en cuenta que las operaciones aeroportuarias previamente integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", que se reportaban en la información financiera de ésta como un segmento de negocio separado, mantenían sus registros contables de manera segregada y constituían una unidad de reporte independiente, sujeta a un marco regulatorio específico aplicable, aunque integrada en ENAIRE y no en una entidad legal separada, lo cual permite asignar los diferentes elementos patrimoniales de forma fiable a la nueva entidad. Esta conclusión responde al espíritu del Real Decreto-ley 13/2010 cuya finalidad era dotar de la forma jurídica separada de la que hasta entonces carecía, al conjunto de funciones y obligaciones previamente ejercidas por la ENAIRE en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios con carácter histórico, como se ha indicado, por constituir dicho conjunto una unidad económica autónoma capaz de desarrollar una actividad empresarial independiente, en un supuesto de sucesión empresarial, configurada como una unidad en funcionamiento y por lo tanto una unidad de reporte separada y determinable desde un punto de vista de información financiera histórica, cuya gestión se ha llevado a cabo de la misma forma antes y después de la aportación no dineraria, manteniendo la continuidad en los puestos clave de dirección de Aena Aeropuertos, S.A.

En este contexto, la Sociedad consideró también que tener en cuenta a efectos de presentación de su información histórica la forma legal de la transacción hubiera alterado la presentación sustancial de las operaciones aeroportuarias, que se desarrollaron de la misma manera antes y después de la aportación no dineraria, por lo que la presentación del ejercicio 2011 a partir de la fecha de la transacción no hubiera reflejado la realidad económica sustancial del negocio de Aena Aeropuertos, S.A. cuando el evento jurídico descrito fue realizado exclusivamente, como se ha indicado, con el objetivo de proporcionar forma jurídica separada a una unidad de reporte preexistente.

Por lo tanto, al considerar que Aena Aeropuertos, S.A. era una única unidad de reporte existente antes y después de la aportación no dineraria, la misma se contabilizó como una reorganización empresarial en el ámbito de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", y, consecuentemente, la información financiera del ejercicio 2011 se presentó para el ejercicio anual completo de 12 meses, a sus valores contables históricos, atendiendo a la existencia de Aena Aeropuertos, S.A. como unidad de reporte separada, independientemente de su creación legal en el curso del ejercicio 2011.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2018 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2018, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cifras contenidas en los documentos que componen estas cuentas anuales consolidadas, el estado de situación financiero consolidado, la cuenta de resultados consolidada, el estado de resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y las notas, están expresadas en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad dominante. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o en las variaciones.

La preparación de estas cuentas anuales consolidadas conformes con las NIIF exige el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la dirección que ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables del Grupo. En la Nota 4 se informa de aquellas áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o aquellas en las cuales las hipótesis y estimaciones son significativas para las cuentas anuales consolidadas.

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 26 de febrero de 2019, y se presentarán para su aprobación por la Junta General de Accionistas.

2.1.2 Cambios en políticas contables

2.1.2.1 Normas e interpretaciones aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2018

Las políticas contables utilizadas en la preparación de las cuentas anules consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del 31 de diciembre de 2017, excepto por la aplicación por primera vez en el ejercicio 2018 de la NIIF 15 *Ingresos de Contratos con Clientes* (ver a continuación apartado A) y la NIIF 9 *Instrumentos financieros* desde el 1 de enero de 2018 (ver a continuación apartado B).

Adicionalmente, han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones, las cuales no han tenido impacto sobre los estados financieros consolidados del Grupo en la fecha de aplicación inicial:

Área	Tema/cuestión	Fecha efectiva
Interpretación CINIIF 22, anticipos entregados en transacciones en moneda extranjera	Esta interpretación trata el registro contable de los anticipos que se entregan en una moneda distinta a la funcional para la compra de bienes y de cómo deben ser reconocidas las diferencias de cambio de dichos anticipos.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018.
Mejoras a las NIIF, ciclo 2014-2016	Incluye cambios a la NIIF 1, eliminando ciertas exenciones, y a la NIC 28, permitiendo a determinadas entidades medir sus inversiones en asociadas o explotaciones conjuntas a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018.
Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y valoración de las transacciones de pagos basados en acciones	La modificación afecta a la clasificación y cuantificación de pagos basados en acciones en tres áreas: • Los efectos de las condiciones de vencimiento en el importe de la obligación si su pago es en efectivo • La clasificación de los pagos realizados por cuenta del perceptor de las retenciones fiscales • El registro contable cuando un pago en acciones se modifica pasando a ser liquidable en efectivo a liquidable en acciones.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018.
Modificaciones a la NIC 40; transferencias de propiedades de inversión	Esta modificación clarifica los supuestos y las circunstancias que permiten hacer la transferencia de existencias o inmovilizado a propiedad de inversión.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018.

A. NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes

La NIIF 15 establece los criterios para el registro contable de los ingresos procedentes de contratos con clientes.

La NIIF 15 establece un nuevo modelo de cinco pasos que aplica a la contabilización de los ingresos procedentes de contratos con clientes:

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato
Etapa 3: Determinar el precio de la transacción
Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato
Etapa 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño

De acuerdo con la NIIF 15 el ingreso se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que una entidad espera tener derecho a recibir a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte del Grupo. Esta Norma sustituye a las siguientes normas: (a) la NIC 11 Contratos de Construcción; (b) la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias, así como a las interpretaciones relacionadas (CINIIF 13 *Programas de Fidelización de Clientes*; CINIIF 15 *Acuerdos para la Construcción de Inmuebles*; CINIIF 18 *Transferencias de Activos procedentes de Clientes*; y SIC-31 *Ingresos—Permutas de Servicios de Publicidad)*.

El Grupo ha elegido como fecha de aplicación inicial la del 1 de enero de 2018. Por otra parte, en cuanto a su estrategia de transición, Grupo Aena ha optado por la opción C3 b) establecida en la Norma, que supone aplicar la NIIF 15 retroactivamente con el efecto acumulado de la aplicación inicial reconocido en la fecha de aplicación inicial, sin proceder por tanto a la reexpresión de la información presentada en 2017 bajo las normas previas citadas.

El Grupo ha llevado a cabo un análisis en el que ha concluido que la implementación de esta norma no tendrá impacto relevante sobre las operaciones que realiza, sin que se hayan identificado ajustes sobre la situación patrimonial de apertura del ejercicio 2018:

(a) Reconocimiento de los ingresos

i. La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, bajo NIIF 15, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas que se aprueban por ley de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario. Este tratamiento coincide con el que se ha venido utilizando hasta la entrada en vigor de dicha NIIF.

ii. La nueva norma NIIF 15 exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), siempre y cuando a través del contrato y durante su ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados. Los métodos de producto reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de las mediciones directas del valor para el cliente de los bienes o servicios transferidos hasta la fecha en relación con los bienes o servicios pendientes comprometidos en el contrato. En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados ("Surveys of performance" dentro de los "output methods"). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con un mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time elapsed" dentro de los "output methods"), mientras que los costes se registran conforme al principio de

devengo. En función de lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; "input method") solo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos.

Actualmente solo existen en el Grupo algunos contratos de asistencia técnica y transferencia de tecnología, de escasa relevancia, en los que el reconocimiento de ingresos se basará en el tiempo transcurrido ("time elapsed"), de la misma forma que se ha venido haciendo hasta 2017, de forma que tampoco se han identificado impactos en esta tipología de contratos.

(b) Requisitos de presentación e información

La NIIF 15 incluye requisitos de presentación e información que son más detallados que en las normas previas. Los requisitos de presentación suponen un cambio significativo respecto a la práctica actual y han aumentado el volumen de desgloses requeridos en los estados financieros del Grupo, ampliando los desgloses correspondientes a los juicios realizados respecto a identificación de las obligaciones de desempeño y otros aspectos de juicio de la norma.

En resumen, el impacto de la adopción de la NIIF 15 no tiene un efecto relevante en las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena.

B. NIIF 9 Instrumentos financieros

Con fecha 24 de julio de 2014, el IASB emitió la NIIF 9 que sustituye, a partir del 1 de enero de 2018, a la NIC 39 e incluye requerimientos para la clasificación y valoración financiera de instrumentos financieros, el deterioro de activos financieros y la contabilidad de coberturas.

En cuanto a su estrategia de transición, el Grupo ha optado por no reexpresar los períodos anteriores, teniendo solo una fecha de aplicación inicial para todos los requerimientos (1 de enero de 2018). En particular, el Grupo ha elegido aplicar los requerimientos del Capítulo 6 de la NIIF 9 desde la fecha de aplicación inicial, dado que, en general, el modelo de contabilidad de coberturas de la NIIF 9 es más ventajoso que el de la NIC 39, al facilitar la aplicación de la contabilidad de coberturas a más operaciones.

En consecuencia, la información presentada para 2017 no refleja los requerimientos de la NIIF 9, sino los de la NIC 39, y el Grupo ha reconocido las diferencias surgidas entre el importe en libros a 31 de diciembre de 2017 y el importe en libros al comienzo del período de presentación anual, que es el que incluye la fecha de aplicación inicial, en las ganancias acumuladas iniciales. La siguiente tabla resume los impactos, netos de impuestos, de la transición a NIIF 9:

En miles de euros	***Nota***	**Impacto de adoptar NIIF 9 en Estado de situación financiera de apertura**
Ganancias acumuladas		
Reconocimiento de pérdidas esperadas de crédito bajo NIIF 9	*(ii)*	(2.543)
Reestructuraciones de deuda bajo NIIF 9	*(iii)*	1.748
Total		**(795)**

Los detalles de las nuevas políticas contables significativas y la naturaleza y los efectos de los cambios a las políticas contables previas se especifican a continuación:

(i) Clasificación y valoración de activos y pasivos financieros

La norma previa NIC 39 tenía 4 categorías de activos financieros: (i) valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, (ii) mantenido a vencimiento, (iii) disponible para la venta y (iv) préstamos y cuentas a cobrar. Bajo NIIF 9, estas tres últimas categorías de NIC 39 se eliminan, y el criterio de clasificación de los activos financieros dependerá tanto del modo en que una entidad gestiona sus instrumentos financieros (su modelo de negocio) como de la existencia y características de los flujos de efectivo contractuales de los activos financieros. Con base en lo anterior, el activo se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral o a valor razonable con cambios en el resultado del período, de la siguiente forma:

— Si el objetivo del modelo de negocio es mantener un activo financiero con el fin de cobrar flujos de efectivo contractuales y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal más intereses sobre dicho principal, el activo financiero se valorará al coste amortizado.

— Si el modelo de negocio tiene como objetivo tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como su venta y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal más intereses sobre dicho principal, los activos financieros se valorarán a su valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio).

— Fuera de estos escenarios, el resto de activos se valorarán a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Todos los instrumentos de patrimonio (por ejemplo, acciones) se valoran por defecto en esta categoría. Esto es así porque sus flujos contractuales no cumplen con la característica de ser solo pagos de principal e intereses. Los derivados financieros también se clasifican como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, a menos que se designen como instrumentos de cobertura.

No obstante lo anterior, hay dos opciones de designación irrevocable en el reconocimiento inicial:

— Un instrumento de patrimonio, siempre y cuando no se mantenga con fines de negociación, puede designarse para valorar a valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio). Posteriormente, en la venta del instrumento, no se permite la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes reconocidos en patrimonio y únicamente se llevan a resultados los dividendos.

— Un activo financiero también puede ser designado para valorarse a valor razonable con cambios en resultados si de esta manera se reduce o elimina una incongruencia de medición o reconocimiento (véase p. B4.1.29 a B4.1.32 NIIF 9).

Los activos y pasivos financieros se reconocen inicialmente por el valor razonable más o menos, en el caso de un activo financiero o un pasivo financiero que no se contabilice a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición o emisión del activo financiero o del pasivo financiero. No obstante lo anterior, en el momento del reconocimiento inicial una entidad medirá las cuentas a cobrar comerciales que no tengan un componente financiero significativo (determinado de acuerdo con la NIIF 15) a su precio de transacción.

Para el registro posterior al momento del reconocimiento inicial de los activos financieros, se aplican las siguientes políticas contables:

Activos financieros a coste amortizado	Estos activos se registran posteriormente a su reconocimiento inicial por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Dicho coste amortizado se verá reducido por cualquier pérdida por deterioro (ver (ii) más abajo). Se reconocerán ganancias o pérdidas en el resultado del periodo cuando el activo financiero se dé de baja o se haya deteriorado, o por diferencias de cambio. Los intereses calculados usando el método del tipo de interés efectivo se reconocen en la cuenta de resultados en el epígrafe de “ingresos financieros”.

Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados	Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inicialmente y posteriormente a valor razonable, sin incluir los costes de transacción, que se cargan a la cuenta de resultados. Las ganancias o pérdidas procedentes de cambios en el valor razonable se presentan en la cuenta de resultados dentro de "otros ingresos / (gastos) financieros – netos" en el período en que se originaron. Cualquier dividendo o interés también se lleva a resultados financieros. Ver (iv) más abajo para los derivados financieros designados como instrumentos de cobertura.
Instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en "Otro resultado integral". Los ingresos por intereses, las pérdidas por deterioro y las diferencias de cambio se reconocen en la cuenta de resultados. Cuando se venden o se dan de baja, los ajustes en el valor razonable acumulados reconocidos en "Otro resultado integral" se incluyen en la cuenta de resultados como "otros ingresos/(gastos) financieros netos".
Instrumentos de patrimonio a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Su medición posterior es a valor razonable. Únicamente se llevan a resultados los dividendos, a menos que dichos dividendos representen claramente una recuperación del coste de la inversión. Otras pérdidas o ganancias se llevan a "Otro resultado integral" y nunca se reclasifican a resultados.

Aparte de los cambios en la nomenclatura, el impacto de la adopción de la NIIF 9 sobre los valores contables de los activos financieros a 1 de enero de 2018 ha consistido exclusivamente en un incremento en su provisión por deterioro, debido a los nuevos requerimientos de deterioro según se describe a continuación:

(en miles de euros)	***Nota***	***Clasificación original bajo NIC 39***	***Nueva clasificación bajo NIIF 9***	***Valor contable bajo NIC 39***	***Nuevo valor contable bajo NIIF 9***
Activos Financieros					
Instrumentos de Patrimonio	(a)	Activos financieros disponibles para la venta	Valor razonable con cambios en resultados	347	347
Instrumentos financieros derivados de cobertura	(iv)	Instrumento de cobertura a valor razonable	Instrumento de cobertura a valor razonable	360	360
Clientes y otras cuentas a cobrar	(b)	Préstamos y partidas a cobrar	Coste amortizado	316.755	315.830
Efectivo y equivalentes	(c)	Préstamos y partidas a cobrar	Coste amortizado	854.977	854.962
Otros activos financieros	(d)	Préstamos y partidas a cobrar	Coste amortizado	71.506	69.903
Total activos financieros				**1.243.945**	**1.241.402**

El Grupo no mantenía Instrumentos financieros de deuda entre sus activos financieros a 1 de enero de 2018.

a) Los instrumentos de patrimonio corresponden a participaciones minoritarias en las sociedades Agencia Barcelona Regional (180 miles de euros) y European Satellite Service Provider, SAS (167 miles de euros), que el Grupo mantiene disponibles para la venta. Ninguna de estas Sociedades cotiza en Bolsa.

b) Los clientes y otras cuentas a cobrar (excluidos gastos anticipados y otros activos no financieros), que fueron clasificados como "Préstamos y partidas a cobrar" bajo NIC 39, se clasifican bajo NIIF 9 como "Activos financieros a coste amortizado". Un incremento de 925 miles de euros en la provisión por deterioro de créditos comerciales fue reconocido en "Ganancias acumuladas" a 1 de enero de 2018 en la transición a NIIF 9, lo cual ha supuesto una disminución del patrimonio neto en el mismo importe.

c) Efectivo y equivalentes al efectivo. Esta partida, que era clasificada como "Préstamos y partidas a cobrar" bajo NIC 39, se clasifica bajo NIIF 9 como "Activos financieros a coste amortizado". A 31 de diciembre de 2017 no existían saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estuvieran disponibles para ser utilizados. El efectivo en las entidades financieras está sujeto a riesgo de crédito aunque el plazo de vencimiento es muy bajo ya que el Grupo puede retirar el efectivo en cualquier momento sin penalización. En el cálculo del deterioro, que dio lugar a una provisión de 15 miles de euros a 1 de enero de 2018, la exposición se realizó a 2 días. Como consecuencia, el patrimonio neto se ha visto reducido en el mismo importe.

d) Otros activos financieros. Estos activos, que eran clasificados como "Préstamos y partidas a cobrar" bajo NIC 39, se clasifican bajo NIIF 9 como "Activos financieros a coste amortizado". Corresponden principalmente a fianzas constituidas por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas. Por tanto, tienen riesgo de incumplimiento de los organismos públicos. Los vencimientos pueden ser de muy largo plazo, aunque el vencimiento medio ponderado se situaba aproximadamente en torno a 3 años a 1 de enero de 2018. Un incremento de 1.603 miles de euros en la provisión por deterioro de activos financieros fue reconocido en "Ganancias acumuladas" a 1 de enero de 2018 en la transición a NIIF 9. Como consecuencia, el patrimonio neto se ha visto reducido en el mismo importe.

Por otra parte, la clasificación de pasivos financieros bajo NIIF 9 se mantiene similar a la de NIC 39. De forma general, los pasivos se medirán a coste amortizado, excepto aquellos pasivos financieros que se mantengan para negociar, como los derivados, por ejemplo, que se valorarán a valor razonable con cambios en resultados. Por tanto, no existen impactos en esta categoría de instrumentos financieros.

(ii) Deterioro de activos financieros

El nuevo modelo de deterioro de NIIF 9 se basa en la pérdida esperada, a diferencia del modelo de pérdida incurrida de NIC 39. Por tanto, bajo NIIF 9 las pérdidas por deterioro se reconocen antes que bajo el modelo de la NIC 39. El nuevo modelo de deterioro es aplicable a todos los elementos que se señalan a continuación:

- Activos financieros valorados a coste amortizado.
- Activos financieros de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado global.

Los activos financieros a coste amortizado incluyen la partida de "Clientes y otras cuentas a cobrar" (que comprenden las cuentas a cobrar y otros activos contractuales en el alcance de la NIIF 15 "Ingresos derivados de contratos con clientes" y las cuentas a cobrar por arrendamientos en el alcance de la NIC 17), "Efectivo y partidas equivalentes al efectivo" y "otros activos financieros" (en el Grupo, fianzas y depósitos). A 1 de enero de 2018 no existían en el Grupo Aena activos contractuales en el alcance de la NIIF 15, ni instrumentos financieros de deuda.

Bajo la nueva norma, el modelo de deterioro pivota sobre un enfoque dual de valoración, bajo el cual habrá una provisión por deterioro basada en las pérdidas esperadas de los próximos 12 meses o basada en las pérdidas esperadas durante toda la vida del activo. El hecho que determina que deba pasarse de la primera provisión a la segunda es que se produzca un empeoramiento significativo en la calidad crediticia.

Para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, el Grupo ha elegido como su política contable medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo siguiendo el enfoque simplificado del p. 5.5.15 de la NIIF 9.

Para determinar si un activo financiero ha experimentado un empeoramiento significativo en su riesgo crediticio desde su reconocimiento inicial, o para estimar las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo, el Grupo considera toda la información razonable y sustentable que sea relevante y que esté disponible sin esfuerzo o costo desproporcionado. Esto incluye tanto información cuantitativa como cualitativa, basada en la experiencia del Grupo o de otras entidades sobre pérdidas crediticias históricas, e información de mercado observable sobre el riesgo crediticio del instrumento financiero concreto o instrumentos financieros similares.

El Grupo asume que el riesgo de crédito de un activo financiero se ha incrementado significativamente si la mora es superior a 30 días. Asimismo, adopta la presunción de impago para un activo financiero que se encuentre en mora superior a 90 días, salvo que se tenga información razonable y fundamentada que demuestre la recuperabilidad del crédito.

El Grupo considera que un instrumento de deuda tiene riesgo bajo cuando su calificación crediticia, de al menos una agencia de *rating* entre Moody´s, S & P y Fitch, es de "grado de inversión".

El periodo máximo a lo largo del cual las pérdidas crediticias esperadas deberán estimarse es el máximo periodo contractual a lo largo del cual la entidad está expuesta al riesgo crediticio.

Medición de las pérdidas de crédito esperadas

La NIIF 9 define la pérdida de crédito esperada como el promedio ponderado de las pérdidas crediticias con los riesgos respectivos de que ocurra un incumplimiento como ponderadores. Las pérdidas crediticias se miden como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales a que se tiene derecho de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la entidad espera recibir (es decir, todos los déficits de efectivo) descontados a la tasa de interés efectiva original.

De la definición de la pérdida esperada como una media esperada se deduce que será necesaria la aplicación de juicio y un ejercicio importante de realización de estimaciones.

A grandes rasgos, la pérdida esperada se basa en la siguiente fórmula: EAD (*Exposure at Default*) x PD (*Probability of default*) x LGD (*Loss Given Default*) x DF (*Discount factor*):

- EAD es la exposición al riesgo. Se mediría por los saldos contables (saldos pendientes de recibir un flujo de efectivo u otro activo financiero) minorado en su caso por los pagos anticipados y cualquier garantía o aval otorgada por el cliente.
- PD es la probabilidad de impago. Suele ser el parámetro más difícil de estimar.

Las probabilidades de impago se determinarán de forma histórica, con base en el histórico de impagos de la propia empresa o matrices de transición histórica de agencias de calificación, o en función de parámetros de mercado.

La obtención de la probabilidad de impago con base en parámetros de mercado variará en función de la información que se tenga de los deudores. Siguiendo una jerarquía de acuerdo con NIIF 13 desde las variables más observables a menos observables, se utilizan los siguientes métodos:

1. Si el deudor tiene permutas por incumplimiento de crédito (*credit default swaps* -CDS) cotizados, generalmente la probabilidad de impago se obtiene del CDS, dado que es la medida de crédito de mercado más objetiva sobre la probabilidad de impago de una sociedad en un momento concreto del tiempo.
2. Si el deudor no tiene CDS cotizados, se selecciona el *rating* de la compañía por cada una de las agencias de calificación crediticia que hayan emitido un informe, a partir del cual se realizará el cálculo de la probabilidad de impago.
3. Si el deudor no tiene *rating,* una posibilidad es calcular un *rating* teórico comparando los ratios del deudor con los ratios de otras empresas que sí tienen *rating*.
4. Para los clientes con exposición relativa menor, se utiliza la probabilidad de impago del CDS genérico BBB de compañías europeas.

- LGD es la pérdida que se tendría en caso de impago del deudor, y se calcularía como (1 – la tasa de recuperación). La tasa de recuperación depende de las garantías específicas del crédito o préstamo. En general, si no hay más información, se utiliza un 60 %, considerando un 40 % de tasa de recuperación.

- DF es el valor temporal del dinero.

Activos financieros con deterioro crediticio

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo aplica los requerimientos de deterioro de valor de la NIIF 9 para el reconocimiento y medición de una corrección de valor por pérdidas a activos financieros que se midan a coste amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado integral. Un activo financiero tiene deteriorado el crédito cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero.

Evidencias de que un activo financiero tiene deteriorado el crédito incluyen, entre otras, información observable sobre los sucesos siguientes:

(a) dificultades financieras significativas del emisor o del prestatario;
(b) una infracción del contrato, tal como un incumplimiento o un suceso de mora;
(c) se está convirtiendo en probable que el prestatario entre en quiebra o en otra forma de reorganización financiera.

Presentación

Las provisiones por deterioro de los activos financieros medidos a coste amortizado son deducidas del importe en libros bruto de dichos activos.

Para los instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral, la corrección de valor por pérdidas deberá reconocerse en otro resultado integral y no reducirá el importe en libros del activo financiero en el estado de situación financiera.

Las pérdidas por deterioro relacionadas con créditos comerciales y otras cuentas a cobrar, incluidos en su caso los activos contractuales bajo NIIF 15, son presentadas separadamente en la cuenta de resultados.

Las pérdidas por deterioro de otros activos financieros son presentadas en el epígrafe “otros ingresos / (gastos) financieros – netos”, de forma similar a la presentación bajo NIC 39, y no son presentados de forma separada en la cuenta de resultados debido a su inmaterialidad.

Impacto del nuevo modelo de cálculo del deterioro

Para activos financieros dentro del ámbito de aplicación de la NIIF 9, el nuevo modelo de cálculo del deterioro conducirá a un aumento de las pérdidas y de la volatilidad. El Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes a 1 de enero de 2018 ha producido el siguiente incremento en la provisión por deterioro:

(en miles de euros)

Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2017 bajo NIC 39	**114.977**
Aumento de la provisión el 1 de enero de 2018 en:	
Provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	925
Deterioro de otros activos financieros	1.603
Efectivo y equivalentes al efectivo	15
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2018 bajo NIIF 9	**117.520**

El siguiente análisis proporciona información adicional sobre el cálculo de pérdidas de crédito esperadas en la transición a NIIF 9 por categoría de activo financiero. El Grupo considera este modelo de cálculo y las variables e hipótesis de futuro utilizadas como fuentes clave de incertidumbre en la estimación.

Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento

Este epígrafe es el más importante cuantitativamente de los activos financieros sujetos al ámbito de aplicación del modelo de cálculo del deterioro. Las categorías de clientes más importantes son las del sector aeronáutico (que producen ingresos en el ámbito de aplicación de la NIIF 15), y las del sector comercial (que producen ingresos por arrendamientos de acuerdo con la NIC 17).

Para las partidas a cobrar no vencidas, la probabilidad de impago se calcula en función de parámetros de mercado, de acuerdo con la metodología explicada con anterioridad.

Para las partidas a cobrar vencidas se utilizaron datos históricos para cada tramo de período ya vencido. A partir de una matriz de transición histórica de S&P (en la que se comparan los *ratings* de los emisores de deuda al principio de un período de tiempo con los *ratings* al final de dicho período de tiempo), se estimó la probabilidad de que una compañía con un determinado *rating* hiciera un impago al cabo de cierto tiempo. Para los períodos de mora inferiores a un año sería el período de un año; para los períodos de mora superiores a 365 días sería el período de dos años.

Las categorías de *rating* asignadas tendrían un mayor riesgo a medida que aumenta el período de mora de la factura ya vencida:

Período	***Rating S & P***	***Significado***
No vencidas	BBB	Calidad crediticia satisfactoria
Hasta 3 meses	BB	Calidad crediticia cuestionable. Futuro incierto pero con capacidad actual.
De 3 a 6 meses	B	Calidad crediticia pobre/dudosa. La capacidad a largo plazo es baja.
De 6 a 12 meses	CCC/ C 1 año	Calidad crediticia muy pobre (CCC) hasta situación de impago inminente (C).
Más de un año	CCC/ C 2 años	Calidad crediticia muy pobre (CCC) hasta situación de impago inminente (C).

Tal probabilidad histórica sería objeto, en su caso, de un ajuste por un componente *forward looking* (pronósticos de condiciones económicas futuras).

Por otra parte, se consideraron deteriorados todos aquellos créditos derivados de clientes en situación concursal o de situaciones litigiosas, así como las deudas en mora de más de 90 días para las que no se pudo demostrar la recuperabilidad del crédito.

La tabla siguiente proporciona información sobre la exposición a riesgo de crédito y las pérdidas de crédito esperadas para clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento a 1 de enero de 2018:

Rating S & P		***Tramos de vencimiento (días)***	***Exposición a riesgo de cuentas a cobrar a 31.12.2017 (*)***	***Tasa de pérdida esperada***	***Estimación de pérdida esperada***
BBB	No vencidas	< 1	200.945	0,09 %	180
BB	Hasta 3 meses	1-90	111.386	0,46 %	512
B	De 3 a 6 meses	91-180	1.485	2,60 %	39
CCC/ C 1 año	De 6 a 12 meses	181-365	3.213	28,02 %	900
CCC/ C 2 años	Más de un año	> 365	1.594	37,51 %	598
D	Deteriorados		113.673	100 %	113.673
		Total			**115.902**

(*) *Saldos contables minorados por pagos anticipados.*

Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

Este epígrafe contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos. Los vencimientos pueden llegar a ser de muy largo plazo.

En la medida que se trata de un riesgo bajo en las Comunidades Autónomas señaladas, se aplica la probabilidad de impago a un año. Se considera como riesgo bajo el grado de inversión de al menos una agencia de *rating* entre Moody's, S&P y Fitch. En el supuesto de riesgo bajo, en la Comunidad Autónoma se aplican los datos de impago o el diferencial sobre el bono alemán de la deuda de España a un año, independientemente de los vencimientos de las garantías.

Se considera como riesgo alto cuando la contraparte tenga *rating* y no se evalúe el riesgo como bajo. En este supuesto, se aplica la probabilidad de impago con una duración equivalente al vencimiento medio de las fianzas. Se determina por defecto que las fianzas sin vencimiento tendrán una duración máxima de 30 años.

El principal impacto se debe a la situación de riesgo alto para algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente (3 años). El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe ha ascendido a 1.603 miles de euros.

Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo en las entidades financieras está sujeto a riesgo de crédito aunque el plazo de vencimiento es muy bajo, ya que el Grupo puede retirar el efectivo en cualquier momento sin penalización. La exposición se ha realizado a 2 días. La probabilidad de impago asignada es la media de los principales bancos españoles y la pérdida en caso de impago (LGD) estándar es del 60 %.

El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe ha ascendido a 15 miles de euros.

La metodología descrita para el cálculo de deterioro de activos financieros ha sido aplicada de la misma forma para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018 (ver Nota 10.b).

(iii) Reestructuraciones de deuda

El IASB emitió el 9 de octubre de 2017 una modificación a NIIF 9: "Características de pagos anticipados con compensación negativa". En dicha modificación, además de aclarar la forma de clasificación y contabilización de este tipo de instrumentos financieros con cláusulas de pagos anticipados, se incorporan dos párrafos a las Bases para Conclusiones de la NIIF 9. En los mismos, el IASB clarifica que los requerimientos de la NIIF 9 con relación al ajuste al coste amortizado de un pasivo financiero cuando la modificación (o el intercambio) no resulta en la baja del mismo, son consistentes con los requerimientos aplicados a los activos financieros que tampoco se dan de baja. Por tanto, la pérdida o ganancia que surge de la modificación de un pasivo financiero que no se da baja del estado de situación financiera (calculada descontando el cambio en los flujos contractuales al tipo de interés efectivo original), debe reconocerse inmediatamente en la cuenta de resultados.

Esta modificación se ha aplicado retrospectivamente en la transición. El Grupo no ha realizado reestructuraciones de deuda relevantes en el pasado que resulten afectadas por la nueva Norma, y la refinanciación ejecutada en 2017 del subgrupo LLAH III (ver Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017) implicó una modificación sustancial de los préstamos existentes. Por tanto, los impactos derivados de este hecho por la aplicación de la NIIF 9, con origen en ciertas reestructuraciones menores, se limitan a un importe de 1.748 miles de euros de menor deuda, aumentando las reservas a 1 de enero de 2018 en el mismo importe, que se compensará con un aumento en el gasto financiero durante los años 2018, 2019 y 2020, hasta alcanzar esa cifra. El impacto en las cuentas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018 ha ascendido a 871 miles de euros.

(iv) Contabilidad de coberturas

En la transición, el Grupo ha elegido aplicar los requerimientos del Capítulo 6 de la NIIF 9 desde la fecha de aplicación inicial, dado que, en general, el modelo de la NIIF 9 es más ventajoso, al facilitar la aplicación de la contabilidad de coberturas a más operaciones.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. El Grupo considera que todas las relaciones de cobertura existentes, que se designaban como coberturas eficaces bajo NIC 39, siguen cumpliendo los requisitos de la contabilidad de coberturas de acuerdo con la NIIF 9.

Así, para las permutas de tasas de interés de la matriz AENA los importes del valor nocional y del principal, el plazo, las fechas de reconsideración de los intereses, las fechas de los pagos del principal y de los intereses, y las bases de medida de las tasas de interés, son las mismas para el instrumento de cobertura y para la rúbrica que se está queriendo cubrir, por lo que la cobertura es plenamente eficaz, y, además, el riesgo crediticio es escaso, por lo que se cumplen los requisitos indicados en el p.6.4.1 de la NIIF 9. Las permutas de tasas de interés utilizadas por el subgrupo LLAH III también cumplen estos requisitos. Por tanto, en todos los casos existe una continuidad de las relaciones de cobertura y no han existido ajustes de primera aplicación.

Dado que la NIIF 9 no cambia los principios generales sobre el registro de las coberturas eficaces, el Grupo no ha experimentado impactos como resultado de la aplicación de esta norma a la contabilidad de coberturas.

2.1.2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o, estando adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores.

Las normas, modificaciones e interpretaciones ya adoptadas por la Unión Europea son las siguientes:

Área	Tema/cuestión	Fecha efectiva
NIIF 16 “Arrendamientos”.	En enero de 2016 fue aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17).	1 de enero de 2019.
Modificaciones a NIIF 9: Características de pagos anticipados con compensación negativa	Aclaración sobre la forma de clasificación y contabilización de este tipo de instrumentos financieros con cláusulas de pagos anticipados.	1 de enero de 2019
Mejoras a las NIIF, ciclo 2015-2017	Incluye cambios a la NIC 12 (Impuesto a las ganancias), NIC 23 (Costos por préstamos) y NIC 28 (Inversiones en asociadas y negocios conjuntos),	1 de enero de 2019
Interpretación CINIIF 23, Incertidumbres sobre el tratamiento del impuesto sobre las ganancias	Esta Interpretación aclara cómo aplicar los requerimientos de reconocimiento y medición de la NIC 12 cuando existe incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto a las ganancias	1 de enero de 2019

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estas Cuentas anuales consolidadas, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e Interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea:

Área	Tema/Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a las NIIF 10 y NIC 28 – Ventas o contribuc. de activos entre un inversor y su asociada o su negocio conjunto	Esta modificación pretende eliminar el conflicto existente entre la IFRS 10 y la IAS 28 para las aportaciones de negocios a asociadas o negocios conjuntos.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Enmiendas a la NIC 19: modificación, reducción o liquidación de un plan	Modificaciones a la orientación contenida en la NIC 19 “Beneficios a los empleados”, en relación con la contabilización de las modificaciones, reducciones y liquidación de un plan de beneficios definidos.	Emitida el 7 de febrero de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

Modificaciones a las referencias al marco conceptual en NIIF	Se actualizan algunas referencias al marco conceptual en las normas NIIF, para facilitar a los usuarios de las normas el uso de los nuevos conceptos del marco conceptual.	Emitida el 29 de marzo de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIIF 3 "Combinaciones de negocios"	Clarifica la definición de "negocio", con el objetivo de ayudar a las entidades a determinar si una transacción debería ser contabilizada como una "combinación de negocios".	Emitida el 22 de octubre de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8: Definición de Material o con importancia relativa	Modificaciones menores a la NIC 1 y la NIC 8 para aclarar la definición de "material o con importancia relativa".	Emitida el 31 de octubre de 2018, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de estas normas y enmiendas no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial. Sin embargo, para la norma más relevante (NIIF 16) el Grupo ha realizado los siguientes análisis hasta la fecha con las siguientes conclusiones:

NIIF 16 Arrendamientos

Esta Norma sustituye las siguientes Normas e Interpretaciones:

(a) NIC 17 Arrendamientos;
(b) CINIIF 4 Determinación de si un Acuerdo contiene un Arrendamiento;
(c) SIC-15 Arrendamientos Operativos—Incentivos; y
(d) SIC-27 Evaluación de la Esencia de las Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento.

La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019 y establece que las compañías que actúen como arrendatarios deben reconocer en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

El pasivo se reconoce inicialmente por el valor actual de los pagos futuros del arrendamiento (descontados al tipo de interés implícito del arrendamiento o, en caso de que no se pueda obtener, al tipo de interés al que el arrendatario se financiaría en mercado para una operación de vencimiento y riesgo similar).

Cabe destacar que dentro de los pagos futuros del arrendamiento (a efectos del cálculo del valor inicial del pasivo) no se incluyen los pagos que sean variables y que no dependan de un índice (como el IPC o un índice de precios de arrendamiento aplicable) o de un tipo (como el Euríbor). Básicamente, se incluyen: pagos fijos, precio de ejercicio de opciones de compra (si es razonablemente cierto que se ejercerán), valores residuales garantizados, penalizaciones en opciones de cancelación (si es razonablemente cierto que se ejercerán) y pagos variables referenciados a un índice o a un tipo (al IPC, al Euríbor o que se actualizan para reflejar el nuevo precio de mercado de los arrendamientos).

La NIIF 16 no impacta a la contabilidad del arrendador, impacta principalmente a la contabilidad del arrendatario, por lo que la parte más significativa del Grupo relacionada con arrendamientos, considerando que se refiere a su papel de arrendador, no se verá afectada.

En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero.

El Grupo ha realizado un análisis detallado de todos los contratos de arrendamiento que tiene suscritos, tanto como arrendador como arrendatario. La conclusión de este análisis es que el Grupo tendrá que registrar los derechos de uso y sus pasivos correspondientes relacionados con el alquiler del terreno y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido (ver nota 2.24 Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017), en donde existe un canon mínimo fijo a pagar de unos 3 millones de libras hasta el final de la concesión, los correspondientes a arrendamientos de vehículos de transporte en las instalaciones de dicho aeropuerto, y edificios del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid). En este último caso, los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento del contrato) ascienden a 19,1 millones de euros desde el año 2019, antes de proceder al descuento financiero.

El impacto a registrar consistirá en el reconocimiento en el estado de situación financiera de los activos por derecho de uso y las obligaciones correspondientes en relación con la mayor parte de los contratos que, bajo la normativa vigente, se clasifican como arrendamientos operativos. Las amortizaciones del derecho al uso de los activos y el reconocimiento de los intereses sobre la obligación de arrendamiento reemplazarán una parte significativa del importe reconocido en la cuenta de resultados como gasto del arrendamiento operativo bajo la norma actual. La clasificación de los pagos en el estado de flujos de efectivo también se verá impactada por esta nueva normativa.

En cuanto a la estrategia de transición, el Grupo elige la solución práctica del párrafo C3; por tanto:

— Aplica la NIIF 16 a los arrendamientos identificados previamente de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4 "Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento";

— No aplica la NIIF 16 a los contratos identificados previamente como contratos que no contienen arrendamientos de conformidad con la NIC 17 y la CINIIF 4; y

— Aplica la definición de arrendamiento de la NIIF 16 para evaluar si los contratos suscritos tras la fecha de la aplicación inicial de la nueva norma son, o contienen, arrendamientos.

Adicionalmente, el Grupo, como arrendatario, opta por aplicar la NIIF 16 utilizando el enfoque retroactivo modificado, y, por tanto, no reexpresará la información comparativa, sino que reconocerá el efecto acumulado de aplicar inicialmente la norma como un ajuste al patrimonio neto en la fecha de la aplicación inicial. Según el enfoque retroactivo modificado, el arrendatario elige para cada arrendamiento cómo valorar el activo por derecho de uso en el momento de la transición a la NIIF 16.

Sobre la base de la información actualmente disponible, el Grupo estima que reconocerá activos por derechos de uso y pasivos por arrendamiento por un importe aproximado de 45 millones de euros a 1 de enero de 2019, de los cuales 7 millones de euros serán a corto plazo. Asimismo, el Grupo espera que el descenso en su beneficio neto como consecuencia de la adopción de la NIIF 16 no supere el millón de euros en 2019. El EBITDA (calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado), utilizado para medir los resultados de los segmentos, se espera que se vea incrementado en unos 7 millones de euros, dado que los gastos por arrendamiento operativo disminuirían esta magnitud, pero los gastos por la amortización de los activos por derechos de uso y los gastos financieros sobre los pasivos por arrendamientos son excluidos en su cálculo.

Los flujos de efectivo generados por las actividades de explotación se incrementarán y los flujos de efectivo procedentes de las actividades de financiación disminuirán aproximadamente en 7 millones de euros, dado que los pagos de los pasivos por arrendamiento se considerarán como actividades de financiación.

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

a) Dependientes

Dependientes son todas las entidades (incluidas las entidades de propósito especial) sobre las que el Grupo tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación que generalmente viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. El Grupo también evalúa la existencia de control cuando no posee más del 50 % de los derechos de voto pero es capaz de dirigir las políticas financieras y de explotación.

Las dependientes se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

Para contabilizar las combinaciones de negocios el Grupo aplica el método de adquisición. La contraprestación transferida por la adquisición de una dependiente se corresponde con el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos con los anteriores propietarios de la adquirida y las participaciones en el patrimonio emitidas por el Grupo. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que proceda de un acuerdo de contraprestación contingente.

Cualquier contraprestación contingente a transferir por el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente que se considere un activo o un pasivo se reconocen de acuerdo con la NIIF 9 en resultados o como un cambio en otro resultado global. La contraprestación contingente que se clasifique como patrimonio neto no se valora de nuevo y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto. Los costes relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el ejercicio en que se incurre en ellos.

Los activos identificables adquiridos y los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición.

Si la combinación de negocios se realiza por etapas, el importe en libros en la fecha de adquisición de la participación en el patrimonio neto de la adquirida anteriormente mantenido por la adquirente se vuelve a valorar al valor razonable en la fecha de adquisición y cualquier pérdida o ganancia que surja de esta nueva valoración se reconoce en el resultado del ejercicio.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total de la contraprestación transferida sobre los activos identificables netos adquiridos y los pasivos asumidos. Si esta contraprestación es inferior al valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, la diferencia se reconoce en resultados. Para cada combinación de negocios, el Grupo puede optar por reconocer cualquier participación no dominante en la adquirida por el valor razonable o por la parte proporcional de la participación no dominante de los importes reconocidos de los activos netos identificables de la adquirida.

Una combinación de negocios entre entidades o negocios bajo control común es una combinación de negocios en la que todas las entidades o negocios que se combinan están controlados, en última instancia, por una misma parte o partes, tanto antes como después de que tenga lugar la combinación, y este control no tiene carácter transitorio.

Cuando el Grupo experimente una combinación de negocios bajo control común, los activos y pasivos adquiridos se contabilizan al mismo valor en libros al que estaban registrados anteriormente y no se valoran a su valor razonable. No se reconoce fondo de comercio relacionado con la transacción. Cualquier diferencia entre el precio de adquisición y el valor neto contable de los activos netos adquiridos se reconoce en patrimonio.

En el proceso de consolidación se eliminan las transacciones de ingresos y gastos intragrupo, así como los créditos y débitos entre entidades del Grupo. También se eliminan las pérdidas y ganancias que surjan de transacciones intragrupo. Las políticas contables de las dependientes se han homogeneizado en los casos en que ha sido necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2018 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2017, con excepción de la inclusión de la sociedad Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

En este sentido, con fecha 25 de enero de 2018, AENA ha constituido dicha sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias, durante un plazo de 25 años. De esta forma, AENA cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado a AENA por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017. La nueva sociedad, que ha formalizado el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018, siendo designada como gestor aeroportuario del AIRM, tendrá a AENA S.M.E., S.A. como accionista único.

Asimismo, con fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones. Con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el Protocolo “para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por AENA en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar (ver Nota 36).

El acuerdo concesional mencionado se ha calificado como perteneciente al modelo de Activo Intangible de la CINIIF 12. En consecuencia, el Grupo ha registrado durante el período un activo intangible (ver Nota 7), que se amortizará linealmente durante la vida de 25 años de la concesión, surgiendo, como contrapartida, una Deuda con la Entidad Pública otorgante por el mismo importe (ver Nota 20). Otros criterios contables significativos aplicados por el Grupo en relación con este acuerdo de concesión de servicios, en cumplimiento de la CINIIF 12, se describen en la Nota 2.24 de estas Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2018 y de 2017, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

2018

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias y sus servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (1)	Valladolises y Lo Jurado (Murcia)	Ejercicio de los derechos y cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100		AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.
(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

2017

Sociedades dependientes (1)	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.
(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

A 31 de diciembre de 2018 y de 2017 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

En los ejercicios 2018 y 2017 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 son los siguientes (expresado en miles de libras esterlinas):

31 de diciembre de 2018

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(236)	(20.952)	(20.202)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	2.994	(57.782)	(53.802)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	10.566	28.950	41.446
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2018.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2018.
(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

31 de diciembre de 2017

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(17.955)	26.795	9.826
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	(14.515)	(13.274)	(26.803)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	(6.940)	73.382	68.372
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	35.420	22.425	63.119
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	32.249	2.424	40.047

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2017
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2017
(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

En el ejercicio 2014, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) alcanzó el 51 % de las acciones representativas del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 49 %.

Como consecuencia de esta operación, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

LLAH III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee el 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido bajo un régimen de concesión administrativa (ver Nota 2.6.d).

Durante el ejercicio 2018 LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 33.200 miles de GBP (37.531 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha percibido 19.141 miles de euros, y el resto, 18.390 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

Durante el ejercicio 2017 la sociedad dependiente LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 31.900 miles de GBP (35.930 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. percibió 18.299 miles de euros, y el resto, 17.631 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

b) Empresas con control conjunto y asociadas

Control conjunto es el acuerdo contractual para compartir el control sobre un negocio conjunto, y solo existirá cuando las decisiones sobre las actividades relevantes de dicho negocio requieran el consentimiento unánime de todos los socios que comparten el control.

Empresas asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa, pero no tiene control, que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20 % y un 50 % de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

La participación del Grupo en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de las sociedades asociadas se reconoce en la cuenta de resultados, y la participación en los movimientos posteriores a la adquisición en el otro resultado global se reconoce en el otro resultado global, con el correspondiente ajuste al importe en libros de la inversión. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, el Grupo no reconoce pérdidas adicionales, a menos que hubiera incurrido en obligaciones legales o implícitas o realizado pagos en nombre de la asociada.

Si la participación en la propiedad en una asociada se reduce pero se mantiene la influencia significativa, sólo la participación proporcional de los importes previamente reconocidos en el otro resultado global se reclasifica a resultados.

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo determina si existe alguna evidencia objetiva de que se haya deteriorado el valor de la inversión en la asociada. Si este fuese el caso, el Grupo calcula el importe de la pérdida por deterioro del valor como la diferencia entre el importe recuperable de la asociada y su importe en libros y reconoce el importe en la cuenta de resultados.

Las pérdidas y ganancias procedentes de las transacciones ascendentes y descendentes entre el Grupo y sus asociadas se reconocen en las cuentas anuales del Grupo sólo en la medida que correspondan a las participaciones de otros inversores en las asociadas no relacionados con el inversor. Las pérdidas no realizadas se eliminan a menos que la transacción proporcione evidencia de pérdida por deterioro del valor del activo transferido. Cuando es necesario para asegurar su uniformidad con las políticas contables del Grupo, se modifican las políticas contables de las sociedades asociadas.

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	**Actividad**	**%**		**Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)**	**Titular de la Participación**	**Método de Consolidación**
		Directo	**Indirecto**	**31.12.18**		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	56.809	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.339	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla- Colombia (2)	Sin actividad (*).	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	5.285	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG.
(2) Sociedades auditadas por otros auditores.
(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	**Actividad**	**%**		**Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)**	**Titular de la Participación**	**Método de Consolidación**
		Directo	**Indirecto**	**31.12.17**		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	54.093	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	4.873	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla- Colombia (2)	Sin actividad (*).	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	4.989	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG
(2) Sociedades auditadas por otros auditores
(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 14 de mayo de 2018, en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V., se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 235.000 miles de pesos mexicanos (cantidad que se ha pagado a los accionistas de acuerdo con su participación en la sociedad). Por tanto, ha correspondido a Aena Desarrollo Internacional el 33,33 % de dicha reducción, esto es, 78.333 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo reconoció una entrada de caja por 3.344 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 3.518 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

En Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V del 9 de mayo de 2017, se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 340.000 miles de acciones, quedando establecido en 1.903.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.376 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.734 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2017 y 2018 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la Bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2018 fue de 159,84 pesos mexicanos (MXN) (2017: 202,00 pesos mexicanos (MXN)).

Asimismo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el plan de negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de los contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2018 y 2017, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2018 y 2017, es superior el coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 por 100 del capital.

Todas las sociedades asociadas cierran su ejercicio el 31 de diciembre.

Durante el ejercicio 2018 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas y con control conjunto por importe de 19.552 miles de euros (2017: 16.630 miles de euros).

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2017, con excepción de lo explicado previamente en la nota 2.1.2.1.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales consolidadas de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera ("moneda funcional"). Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de Euros. El Euro es la moneda funcional y de presentación de AENA S.M.E., S.A.

b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en el otro resultado global como las coberturas de flujos de efectivo y las coberturas de inversiones netas. Las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio relativas a préstamos y efectivo y equivalentes al efectivo se presentan en la cuenta de resultados consolidada en la línea de "Otros ingresos/ (gastos) financieros netos". El resto de pérdidas y ganancias por diferencias de cambio se presentan en el mismo epígrafe.

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las cuentas anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe "Diferencias de Conversión".

Entidades del Grupo

Los resultados y la posición financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) cuya moneda funcional sea distinta de la moneda de presentación se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y

(iii) Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen en el otro resultado global.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se consideran activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre. Las diferencias de cambio que surgen se reconocen en otro resultado global.

2.5 Inmovilizado material

Los terrenos y construcciones corresponden principalmente a la infraestructura aeroportuaria. El inmovilizado material se reconoce por su coste de adquisición o coste de producción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera. El coste histórico incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de los elementos de inmovilizado material.

El Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que se incurre como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 23 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

Los costes posteriores se incluyen en el importe en libros del activo o se reconocen como un activo separado, según corresponda, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos vayan a fluir al Grupo y el coste del elemento pueda determinarse de forma fiable. El importe en libros de la parte sustituida se da de baja contablemente. El resto de gasto por reparaciones y mantenimiento se carga a la cuenta de resultados durante el ejercicio financiero en que se incurre en ellos. Los trabajos efectuados por el Grupo para su propio inmovilizado se valoran por su coste de producción, figurando como una partida de ingresos ordinarios en la cuenta de resultados.

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

▪ Construcciones	12-51 años
▪ Instalaciones técnicas	4-22 años
▪ Maquinaria	5-20 años
▪ Otras instalaciones	6-12 años
▪ Mobiliario y utillaje	4-13 años
▪ Otro inmovilizado	5-7 años

El inmovilizado correspondiente a los aeropuertos se amortiza usando el criterio de vida útil, según se especifica a continuación:

▪ Terminales de pasajeros y mercancías	32-40 años
▪ Obra civil aeroportuaria	25-44 años
▪ Equipamiento de terminales	4-22 años
▪ Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años
▪ Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años

Las vidas útiles de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada estado de situación financiera.

Cuando el importe en libros de un activo es superior a su importe recuperable, su importe en libros se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de inmovilizado material se calculan comparando los ingresos obtenidos con el importe en libros de dicho inmovilizado y se reconocen en la cuenta de resultados dentro de deterioro y resultado de enajenaciones de inmovilizado.

2.6 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio surge en la adquisición de dependientes y representa el exceso de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida y el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier participación en el patrimonio previa en la adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos. Si el total de la contraprestación transferida, la participación no dominante reconocida y la participación previamente mantenida valorada a valor razonable es menor que el valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, en el caso de una adquisición en condiciones muy ventajosas, la diferencia se reconoce directamente en la cuenta de resultados.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo, o grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna. El fondo de comercio se controla al nivel de segmento operativo.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la UGE que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto y posteriormente no se revierte.

b) Aplicaciones informáticas

En este epígrafe se recogen los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos.
Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan en función de los costes incurridos para su adquisición y para poner en condiciones de uso el programa específico. Los gastos de desarrollo directamente atribuibles al diseño y realización de pruebas de programas informáticos que sean identificables y únicos y susceptibles de ser controlados por el Grupo se reconocen como activos intangibles, cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;

- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;

- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;

- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;

- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y

- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

Los costes directamente atribuibles que se capitalizan como parte de los programas informáticos incluyen los gastos del personal que desarrolla dichos programas y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los gastos que no cumplan estos criterios se reconocen como un gasto en el momento en el que se incurren. Los desembolsos sobre un activo intangible reconocidos inicialmente como gastos del ejercicio no se reconocen posteriormente como activos intangibles.

Las aplicaciones informáticas se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que normalmente no superan los seis años.

Los costes asociados con el mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto a medida que se incurre en los mismos.

c) Gastos de desarrollo

Los gastos de desarrollo, están individualizados por proyectos, y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto, cuando cumplen con los siguientes criterios:

- Es probable que el proyecto vaya a ser un éxito (considerando su viabilidad técnica y comercial), de manera que dicho proyecto sea disponible para su uso o venta.

- Es probable que el proyecto generará beneficios económicos futuros, tanto en términos de ventas externas como internas.

- El Grupo tiene la intención de completar el proyecto, para usarlo o venderlo.

- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.

- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y

- Sus costes pueden estimarse de forma fiable.

En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados. Los gastos de desarrollo capitalizados se amortizan durante su vida útil estimada en cuatro años. Los gastos de investigación se reconocen como gastos del ejercicio en que se incurren.

d) Concesión administrativa de LLAH III

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento operativo de acuerdo con la NIC 17. El activo intangible relacionado se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente. Para establecer la vida útil remanente de dicho activo intangible se ha atendido al vencimiento de dicho acuerdo de concesión administrativa en el año 2031.

e) *Concesiones de servicio*

Ver Nota 2.24.

f) *Otro inmovilizado intangible*

Como otro inmovilizado intangible el grupo activa, principalmente, los Planes Directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

2.7 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por el Grupo. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos.

	Años
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

A lo largo de la existencia de la Sociedad dominante, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales a través de la aplicación de un coeficiente corrector (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 % y 2018: 0 %). Por tanto, a partir de 2018, aplicará un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad dominante había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "*dual till* progresivo" con el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, y la Ley 18/ 2014 mencionada anteriormente (ver Nota 1), rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60 %) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas, que siguen considerándose como tales.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la “red de aparcamientos”, hasta el ejercicio 2015 incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de “Servicios fuera de terminal”, en virtud de su no inclusión en el *single till*, debía pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la “red de aeropuertos”, dentro del subsegmento de “Comercial”. Como consecuencia, a partir de 2016, el segmento y la unidad generadora de efectivo de “Servicios fuera de terminal” pasa a denominarse “Servicios inmobiliarios”, al estar constituido, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

La nueva Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. incorporada al perímetro de consolidación en 2018 (ver Nota 2.2) será considerada como una única Unidad Generadora de Efectivo en sí misma.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del *test* de deterioro, son los siguientes:

    - Proyecciones de resultados.
    - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021 (ver Nota 3).

- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

    - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.

    - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

- Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad dominante reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de resultados.

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

2.9 Costes por intereses

Los costes por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo cualificado se capitalizan durante el período de tiempo necesario para completar y preparar el activo para el uso pretendido. El resto de costes por intereses se llevan a gastos del ejercicio en que se incurren.

2.10 Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio desarrolladas en la NIC 32 “Instrumentos financieros: Presentación”.

Los instrumentos financieros se reconocen cuando el Grupo se convierte a una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo.

A efectos de su valoración, el Grupo clasifica sus instrumentos financieros en las siguientes categorías: 1) Activos y pasivos financieros a coste amortizado, 2) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, separando aquellos designados inicialmente de aquellos mantenidos para negociar o valorados obligatoriamente a valor razonable con cambios en resultados, 3) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en otro resultado integral, separando los instrumentos de patrimonio designados como tales, del resto de activos financieros. El criterio de clasificación dependerá tanto del modo en que una entidad gestiona sus instrumentos financieros (su modelo de negocio) como de la existencia y características de los flujos de efectivo contractuales.

El Grupo clasifica un activo o pasivo financiero como mantenido para negociar si:

— Se adquiere o incurre principalmente con el objeto de venderlo o volver a comprarlo en un futuro inmediato;

— En el reconocimiento inicial es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados, que se gestionan conjuntamente y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de obtención de beneficios a corto plazo;

— Es un derivado, excepto un derivado que haya sido designado como instrumento de cobertura y cumpla las condiciones para ser eficaz y un derivado que sea un contrato de garantía financiera o

— Es una obligación a entregar activos financieros obtenidos en préstamo que no se poseen.

Asimismo, el activo financiero se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral o a valor razonable con cambios en el resultado del período, de la siguiente forma:

— Si el objetivo del modelo de negocio es mantener un activo financiero con el fin de cobrar flujos de efectivo contractuales y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal e intereses sobre el importe de principal pendiente, el activo financiero se valorará al coste amortizado.

— Si el modelo de negocio tiene como objetivo tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como su venta y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal más intereses sobre dicho principal, los activos financieros se valorarán a su valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio).

— Fuera de estos escenarios, el resto de activos se valorarán a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Todos los instrumentos de patrimonio (por ejemplo, acciones) se valoran por defecto en esta categoría. Esto es así porque sus flujos contractuales no cumplen con la característica de ser solo pagos de principal e intereses. Los derivados financieros también se clasifican como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, a menos que se designen como instrumentos de cobertura.

No obstante lo anterior, hay dos opciones de designación irrevocable en el reconocimiento inicial:

— Un instrumento de patrimonio, siempre y cuando no se mantenga con fines de negociación, puede designarse para valorar a valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio). Posteriormente, en la venta del instrumento, no se permite la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes reconocidos en patrimonio y únicamente se llevan a resultados los dividendos.

— Un activo financiero también puede ser designado para valorarse a valor razonable con cambios en resultados si de esta manera se reduce o elimina una incongruencia de medición o reconocimiento (véase p. B4.1.29 a B4.1.32 NIIF 9).

El modelo de negocio se determina por el personal clave del Grupo y a un nivel que refleja la forma en la que gestionan conjuntamente grupos de activos financieros para alcanzar un objetivo de negocio concreto. El modelo de negocio del Grupo representa la forma en que éste gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales durante la vida del instrumento. El Grupo gestiona los activos mantenidos en la cartera para percibir esos flujos de efectivo contractuales concretos. Para determinar si los flujos de efectivo se obtienen mediante la percepción de flujos de efectivo contractuales de los activos financieros, el Grupo considera la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futura. No obstante, las ventas en sí mismas no determinan el modelo de negocio y, por ello, no pueden considerarse de forma aislada. En su lugar, es la información sobre las ventas pasadas y sobre las expectativas de ventas futuras la que ofrece datos indicativos del modo de alcanzar el objetivo declarado del Grupo en lo que respecta a la gestión de los activos financieros y, más específicamente, el modo en que se obtienen los flujos de efectivo. El Grupo considera la información sobre las ventas pasadas en el contexto de los motivos de estas ventas y de las condiciones que existían en ese momento en comparación con las actuales. A estos efectos, el Grupo considera que los deudores comerciales y cuentas a cobrar que van a ser objeto de cesión a terceros y que no van a suponer la baja de los mismos, se mantienen en este modelo de negocio.

Aunque el objetivo del modelo de negocio del Grupo es mantener activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales, no por eso el Grupo mantiene todos los instrumentos hasta el vencimiento. Por ello, el Grupo tiene como modelo de negocio el mantenimiento de activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales aun cuando se hayan producido o se espera que se produzcan en el futuro ventas de esos activos. El Grupo entiende cumplido este requisito, siempre que las ventas se produzcan por un aumento del riesgo de crédito de los activos financieros. En el resto de casos, a nivel individual y agregado, las ventas tienen que ser poco significativas, aunque sean frecuentes o infrecuentes, aunque sean significativas.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales y venderlos, se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales y venderlos ante las diferentes necesidades del Grupo. En este tipo de modelo de negocio, el personal clave de la dirección del Grupo ha tomado la decisión de que para cumplir ese objetivo, son esenciales tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como la venta de activos financieros. Para lograr este objetivo, el Grupo obtiene flujos de

efectivo contractuales, como vende activos financieros. Comparado con el modelo de negocio anterior, en este modelo de negocio, el Grupo habitualmente realiza ventas de activos más frecuentes y de mayor valor.

Los flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe de principal pendiente son coherentes con un acuerdo de préstamo básico. En un acuerdo de préstamo básico, los elementos más significativos del interés son generalmente la contraprestación por el valor temporal del dinero y el riesgo de crédito. No obstante, en un acuerdo de este tipo, el interés también incluye la contraprestación por otros riesgos, como el de liquidez y costes, como los administrativos de un préstamo básico asociados al mantenimiento del activo financiero por un determinado período. Además, el interés puede incluir un margen de beneficio que sea coherente con un acuerdo de préstamo básico.

Cuando exista un derivado implícito en un contrato principal que es un activo financiero en el alcance de NIIF 9, el derivado implícito no se separa y se aplican las normas de clasificación al instrumento híbrido en su totalidad.

Los activos se reconocen inicialmente por el valor razonable más o menos, en el caso de un activo financiero que no se contabilice a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición o emisión del activo financiero o del pasivo financiero. No obstante lo anterior, en el momento del reconocimiento inicial una entidad medirá las cuentas a cobrar comerciales que no tengan un componente financiero significativo (determinado de acuerdo con la NIIF 15) a su precio de transacción.

Para el registro posterior al momento del reconocimiento inicial de los activos financieros, se aplican las siguientes políticas contables:

Activos financieros a coste amortizado	Estos activos se registran posteriormente a su reconocimiento inicial por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Dicho coste amortizado se verá reducido por cualquier pérdida por deterioro. Se reconocerán ganancias o pérdidas en el resultado del periodo cuando el activo financiero se dé de baja o se haya deteriorado, o por diferencias de cambio. Los intereses calculados usando el método del tipo de interés efectivo se reconocen en la cuenta de resultados en el epígrafe de "ingresos financieros".
Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados	Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inicialmente y posteriormente a valor razonable, sin incluir los costes de transacción, que se cargan a la cuenta de resultados. Las ganancias o pérdidas procedentes de cambios en el valor razonable se presentan en la cuenta de resultados dentro de "otros ingresos / (gastos) financieros – netos" en el período en que se originaron. Cualquier dividendo o interés también se lleva a resultados financieros.
Instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en "Otro resultado integral". Los ingresos por intereses, las pérdidas por deterioro y las diferencias de cambio se reconocen en la cuenta de resultados. Cuando se venden o se dan de baja, los ajustes en el valor razonable acumulados reconocidos en "Otro resultado integral" se incluyen en la cuenta de resultados como "otros ingresos/(gastos) financieros netos".
Instrumentos de patrimonio a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Su medición posterior es a valor razonable. Únicamente se llevan a resultados los dividendos, a menos que dichos dividendos representen claramente una recuperación del coste de la inversión. Otras pérdidas o ganancias se llevan a "Otro resultado integral" y nunca se reclasifican a resultados.

El Grupo clasifica los pasivos mantenidos para negociar a valor razonable con cambios en resultados.

El Grupo designa un pasivo financiero en el momento inicial a valor razonable con cambios en resultados, si al hacerlo así elimina o reduce significativamente alguna incoherencia en la valoración o en el reconocimiento que surgiría de otro modo, si la valoración de los activos o pasivos o el reconocimiento de los resultados de los mismos se hicieran sobre bases diferentes o un grupo de pasivos financieros o de activos financieros y pasivos financieros se gestiona, y su rendimiento se evalúa, sobre la base del valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de gestión del riesgo documentada, y se proporciona internamente información relativa a dicho grupo sobre esa misma base al personal clave de la dirección del Grupo.

El Grupo clasifica, el resto de pasivos financieros, excepto los contratos de garantía financiera, los compromisos de concesión de un préstamo a un tipo de interés inferior al de mercado y los pasivos financieros resultantes de una transferencia de activos financieros que no cumplen los requisitos para su baja en cuentas o que se contabilizan utilizando el enfoque de la implicación continuada, como pasivos financieros a coste amortizado.

- Deterioro de valor

Los activos financieros a coste amortizado incluyen la partida de "Clientes y otras cuentas a cobrar" (que comprenden las cuentas a cobrar y otros activos contractuales en el alcance de la NIIF 15 "Ingresos derivados de contratos con clientes" y las cuentas a cobrar por arrendamientos en el alcance de la NIC 17), "Efectivo y partidas equivalentes al efectivo" y "otros activos financieros" (en el Grupo, fianzas y depósitos).

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo aplica los requerimientos de deterioro de valor de la NIIF 9 para el reconocimiento y medición de una corrección de valor por pérdidas a activos financieros que se midan a coste amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado integral. Un activo financiero tiene deteriorado el crédito cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero. Evidencias de que un activo financiero tiene deteriorado el crédito incluyen, entre otras, información observable sobre los sucesos siguientes:

(a) dificultades financieras significativas del emisor o del prestatario;
(b) una infracción del contrato, tal como un incumplimiento o un suceso de mora;
(c) se está convirtiendo en probable que el prestatario entre en quiebra o en otra forma de reorganización financiera.

Para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, el Grupo ha elegido como su política contable medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo siguiendo el enfoque simplificado del p. 5.5.15 de la NIIF 9. La NIIF 9 define la pérdida de crédito esperada como el promedio ponderado de las pérdidas crediticias con los riesgos respectivos de que ocurra un incumplimiento como ponderadores. Las pérdidas crediticias se miden como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales a que se tiene derecho de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la entidad espera recibir (es decir, todos los déficits de efectivo) descontados a la tasa de interés efectiva original.

De la definición de la pérdida esperada como una media esperada se deduce que será necesaria la aplicación de juicio y un ejercicio importante de realización de estimaciones.

Para determinar si un activo financiero ha experimentado un empeoramiento significativo en su riesgo crediticio desde su reconocimiento inicial, o para estimar las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo, el Grupo considera toda la información razonable y sustentable que sea relevante y que esté disponible sin esfuerzo o costo desproporcionado. Esto incluye tanto información cuantitativa como cualitativa, basada en la experiencia del Grupo o de otras entidades sobre pérdidas crediticias históricas, e información de mercado observable sobre el riesgo crediticio del instrumento financiero concreto o instrumentos financieros similares.

El Grupo asume que el riesgo de crédito de un activo financiero se ha incrementado significativamente si la mora es superior a 30 días. Asimismo, adopta la presunción de impago para un activo financiero que se encuentre en mora superior a 90 días, salvo que se tenga información razonable y fundamentada que demuestre la recuperabilidad del crédito.

El Grupo considera que un instrumento de deuda tiene riesgo bajo cuando su calificación crediticia, de al menos una agencia de *rating* entre Moody´s, S & P y Fitch, es de "grado de inversión".

El periodo máximo a lo largo del cual las pérdidas crediticias esperadas deberán estimarse es el máximo periodo contractual a lo largo del cual la entidad está expuesta al riesgo crediticio.

Las provisiones por deterioro de los activos financieros medidos a coste amortizado son deducidas del importe en libros bruto de dichos activos.

Para los instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral, la corrección de valor por pérdidas deberá reconocerse en otro resultado integral y no reducirá el importe en libros del activo financiero en el estado de situación financiera.

Las pérdidas por deterioro relacionadas con créditos comerciales y otras cuentas a cobrar, incluidos en su caso los activos contractuales bajo NIIF 15, son presentadas separadamente en la cuenta de resultados.

Las pérdidas por deterioro de otros activos financieros se incluyen en el epígrafe "otros ingresos / (gastos) financieros – netos", y no son presentados de forma separada en la cuenta de resultados debido a su inmaterialidad.

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

El Grupo Aena utiliza instrumentos financieros derivados para la cobertura, fundamentalmente, de las variaciones en los tipos de interés. Los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable en la fecha en que se firma el contrato. Con posterioridad al reconocimiento inicial, se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante de las variaciones de valor razonable depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza del elemento que está cubriendo. Grupo Aena designa determinados derivados como coberturas de un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo).

AENA documenta formalmente al inicio de la transacción la relación de cobertura existente entre los instrumentos de cobertura y los elementos cubiertos, incluyendo un análisis de las fuentes de ineficacia de la cobertura, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para acometer varias transacciones de cobertura.

AENA también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de:

1. La relación económica existente entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, esto es, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en los flujos de efectivo de los elementos cubiertos, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo en el elemento cubierto se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura.

2. Que el efecto del riesgo crediticio no predomine sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica.

3. La razón de cobertura de la relación de cobertura es la misma que la procedente de la cantidad de la partida cubierta que la entidad realmente cubre y la cantidad del instrumento de cobertura que la entidad realmente utiliza para cubrir dicha cantidad de la partida cubierta.

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el Otro resultado global. La pérdida o ganancia relativa a la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

Los importes acumulados en el patrimonio neto se reclasifican a la cuenta de resultados en el mismo periodo o periodos durante los cuales los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos afecten al resultado del periodo (por ejemplo, en los periodos en que el ingreso por intereses o gasto por intereses se reconoce o cuando tiene lugar una venta prevista). La pérdida o ganancia relativa a la parte efectiva de las permutas de tipo de interés que cubren préstamos a tipo variable se reconoce en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos. Sin embargo, cuando la transacción prevista que se cubre conlleva el reconocimiento de un activo no financiero, las pérdidas y ganancias anteriormente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde patrimonio y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando se dejan de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto hasta ese momento se contabilizará del siguiente modo:

(a) Si se espera que los flujos de efectivo futuros cubiertos todavía ocurran, ese importe se mantendrá en la reserva de cobertura de flujos de efectivo hasta que ocurran los flujos de efectivo futuros. Cuando ocurran los flujos de efectivo futuros, se reconoce en la cuenta de resultados.

(b) Si se deja de esperar que los flujos de efectivo futuros cubiertos ocurran, ese importe se reclasificará inmediatamente de la reserva de cobertura de flujos de efectivo al resultado del periodo como un ajuste por reclasificación, dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

Las existencias incluyen, principalmente, los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico de la Sociedad dominante, y se valoran al menor de su coste o de su valor neto realizable. El coste se determina por el método del precio medio ponderado. El coste de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expendientes de compra. El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costes variables de venta aplicables.

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

"Cuentas comerciales a cobrar" son importes debidos por clientes por ventas de bienes o servicios realizadas en el curso normal de la explotación. Si se espera cobrar la deuda en un año o menos, se clasifican como activos corrientes. En caso contrario, se presentan como activos no corrientes.

Las "Cuentas comerciales a cobrar" se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor (ver Nota 2.10).

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

El "Efectivo y equivalentes al efectivo" incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito, otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos, y los descubiertos bancarios. En el estado de situación financiera, los descubiertos bancarios se clasifican como recursos ajenos en el pasivo corriente.

2.15 Capital social

Las acciones ordinarias de la Sociedad se clasifican como patrimonio neto (Nota 16).

Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos, de los ingresos obtenidos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la Sociedad (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neto de impuesto sobre las ganancias) se deduce del patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad hasta su cancelación, nueva emisión o enajenación. Cuando estas acciones se vuelven a emitir posteriormente, todos los importes recibidos, netos de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad.

2.16 Cuentas comerciales a pagar

Las "Cuentas comerciales a pagar" son obligaciones de pago por bienes o servicios que se han adquirido de los proveedores en el curso ordinario de la explotación. Las "Cuentas comerciales a pagar" se clasifican como pasivo corriente si los pagos tienen vencimiento a un año o menos. En caso contrario, se presentan como pasivos no corrientes.

Las cuentas comerciales a pagar se reconocen inicialmente a valor razonable y posteriormente se valoran por su coste amortizado usando el método de tipo de interés efectivo.

Los anticipos de clientes recibidos son reconocidos a su valor razonable como pasivos bajo el epígrafe "Anticipos de clientes". Los que tienen un vencimiento superior a un año se presentan como pasivos no corrientes en el epígrafe "Otros pasivos a largo plazo".

2.17 Deuda financiera

Las deudas financieras se reconocen inicialmente por su valor razonable menos los costes de la transacción en los que se haya incurrido. Posteriormente, las deudas financieras se valoran por su coste amortizado. Cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costes necesarios para su obtención) y el valor de reembolso se reconoce en la cuenta de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

Las comisiones abonadas por la obtención de líneas de crédito se reconocen como costes de la transacción de la deuda siempre que sea probable que se vaya a disponer de una parte o de la totalidad de la línea. En este caso, las comisiones se difieren hasta que se produce la disposición. En la medida en que no sea probable que se vaya a disponer de todo o parte de la línea de crédito, la comisión se capitalizará como un pago anticipado por servicios de liquidez y se amortiza en el periodo al que se refiere la disponibilidad del crédito.

Las deudas financieras se clasifican como pasivos corrientes a menos que se tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera consolidado.

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuestos del ejercicio comprende los impuestos corrientes y diferidos. Los impuestos se reconocen en el resultado, excepto en la medida en que estos se refieran a partidas reconocidas en el otro resultado global o directamente en el patrimonio neto. En este caso, el impuesto también se reconoce en el otro resultado global o directamente en patrimonio neto, respectivamente.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. El gasto por impuesto corriente se calcula basándose en las leyes aprobadas o a punto de aprobarse a la fecha de estado de situación financiera. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

La dirección evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos respecto a las situaciones en las que la regulación fiscal aplicable está sujeta a interpretación, y, en caso necesario, establece provisiones en función de las cantidades que se espera pagar a las autoridades fiscales.

Los impuestos diferidos se reconocen, de acuerdo con el método de balance, por las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, los impuestos diferidos no se contabilizan si surgen del reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción, distinta de una combinación de negocios, que, en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal. El impuesto diferido se determina usando tipos impositivos aprobados o a punto de aprobarse en la fecha del estado de situación financiera y que se espera serán de aplicación cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los que poder compensar las diferencias temporarias. En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en estado de situación financiera y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

Se reconocen impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en dependientes y asociadas, excepto para aquellos pasivos por impuesto diferido para los que el Grupo pueda controlar la fecha en que revertirán las diferencias temporarias y sea probable que éstas no vayan a revertir en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si, existe un derecho legalmente reconocido de compensar los activos por impuesto corriente con los pasivos por impuesto corriente y cuando los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se derivan del impuesto sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre la misma entidad o sujeto fiscal, o diferentes entidades o sujetos fiscales, que pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

2.19 Prestaciones a los empleados (Nota 22)

El Grupo mantiene compromisos laborales postempleo (planes de pensiones) y otros compromisos por retribuciones al personal a largo plazo tanto de aportación definida como de prestación definida:

a) *Compromisos laborales a largo plazo*

- Planes de aportación definida

  Un compromiso postempleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.

- Planes de prestación definida

  Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

El pasivo reconocido en el estado de situación financiera respecto de los compromisos de prestación definida es el valor actual de la obligación por prestaciones definidas en la fecha del estado de situación financiera menos el valor razonable de los activos afectos al plan. La obligación por prestaciones definidas se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada. El valor actual de la obligación por prestaciones definidas se determina descontando los flujos de efectivo futuros estimados, utilizando los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad denominados en la moneda en la que se vayan a pagar dichas prestaciones, y con vencimientos similares a los de la correspondiente obligación por prestaciones definidas.

Para los planes postempleo, las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia y cambios en las hipótesis actuariales se reconocen en el patrimonio neto a través de otro resultado global en el periodo en el que surgen. Los costes por servicios pasados se reconocen inmediatamente en el resultado.

Para otras prestaciones a largo plazo que no son postempleo, los costes esperados se devengan durante la vida laboral de los empleados usando la misma metodología contable que la que se utiliza para los planes de pensiones de prestaciones definidas. Las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia, y los cambios en las hipótesis actuariales se cargan o abonan en la cuenta de resultados consolidada en el periodo en que las mismas se originan. Estas obligaciones se valoran anualmente por actuarios cualificados independientes.

Concretamente, el Grupo recoge los siguientes compromisos laborales a largo plazo:

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	31-12-2018	**31-12-2017**
Tipo de interés técnico	1,51 %	1,43 %
Crecimiento salarial	2,75 %	2,0 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 N
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 77

Premios de jubilación anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Aena y AENA S.M.E., S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el plan de pensiones, en el momento de la extinción del contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2018	**31-12-2017**
Tipo de interés técnico	1,53 %	1,48 %
Crecimiento salarial a largo plazo	2,75 %	2,00 %
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00 %	4,00 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 N
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses No Mutualistas: Conforme a RDL 5/2013	Entre 60 - 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Durante 2018 se han realizado aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (Véase Nota 22.c).

Planes de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Hasta el 31 de enero de 2017, LLAOL mantenía un plan de pensiones de prestación definida, plan de pensiones del Aeropuerto de London Luton ("LLAPS"), cuyos activos son poseídos y administrados por fondos separados legalmente de LLAOL. Este plan fue transformado en un plan de pensiones de aportación definida (Véase Nota 22.d).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas en la valoración han sido las siguientes:

	31-12-2018	**31-12-2017**
Tipo de interés técnico	2,80%	2,40 %
Inflación	3,10 %	3,10 %
Tasa de crecimiento de la pensión	2,90 %	2,90 %
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 2,80 % está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo.

Longevidad a la edad de 65 años para pensionistas actuales (años):

- Hombres: 21,9 (2017: 21,9)

- Mujeres: 24,2 (2017: 24,1)

Longevidad a la edad de 65 años para futuros pensionistas, con edad actual de 45 años (años):

- Hombres: 23,2 (2017: 23,6)

- Mujeres: 25,7 (2017: 26,0)

b) Indemnizaciones por cese

Las indemnizaciones por cese se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión del Grupo de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. El Grupo reconoce estas prestaciones en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo ya no puede retirar la oferta de dichas indemnizaciones; o (b) cuando la entidad reconozca los costes de una reestructuración en el ámbito de la NIC 37 y ello suponga el pago de indemnizaciones por cese. Cuando se hace una oferta para fomentar la renuncia voluntaria de los empleados, las indemnizaciones por cese se valoran en función del número de empleados que se espera que aceptará la oferta. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del estado de situación financiera se descuentan a su valor actual.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando el Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera consolidado corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo. El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión en cada fecha de cierre. El incremento en la provisión con motivo del paso del tiempo se reconoce como un gasto por intereses.

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para liquidar la obligación se determina considerando la clase de obligaciones en su conjunto. Se reconoce una provisión incluso aun cuando la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones pueda ser pequeña.

De acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.5, se dotan las correspondientes provisiones de naturaleza medioambiental (singularmente la Provisión para aislamientos acústicos), con contrapartida en mayor valor del inmovilizado, por el importe de la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asientan los elementos de inmovilizado, cuando constituyan obligaciones en las que incurre el grupo como consecuencia de utilizar dichos elementos. Igualmente, la provisión por expropiaciones recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes (ver Nota 23).

Los pasivos contingentes constituyen obligaciones posibles con terceras partes y obligaciones existentes que no son reconocidas dado que no es probable que se produzca una salida de flujos económicos requerida para cancelar dicha obligación o, en su caso, el importe no puede ser estimado razonablemente. Los pasivos contingentes no son reconocidos en el estado de situación financiera consolidado a menos que hayan sido adquiridos a título oneroso en el marco de una combinación de negocios.

2.21 Reconocimiento de ingresos

(a) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Grupo Aena aplica a la contabilización de los ingresos procedentes de contratos con clientes el modelo de cinco pasos que establece la NIIF 15:

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato
Etapa 3: Determinar el precio de la transacción
Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato
Etapa 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño

De acuerdo con la NIIF 15 el ingreso se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que el Grupo espera tener derecho a recibir a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte del Grupo.

La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, bajo NIIF 15, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas que se aprueban por ley de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

<u>Prestación de servicios Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales y otros servicios no regulados):</u>

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.

- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

En el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en el Título VI se modifica la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por AENA S.M.E., S.A., con el objeto de cambiar la fórmula de actualización, y en la cual los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyen a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias.

No obstante lo anterior, con objeto de suavizar el incremento de tarifas aeroportuarias, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los ingresos regulados requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula, los gastos de explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las áreas terminales y se deducirán así mismo, los ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas áreas terminales, afectados ambos por el coeficiente corrector K, que está representado en el año 2014 por el 80 % de los ingresos comerciales, en 2015 por el 60 %, en 2016 por el 40 %, en 2017 por el 20 % y el 0 % en el ejercicio 2018.

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social 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. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del secretario de Estado de infraestructuras, transporte y vivienda. (Según corresponda por importe).

- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.

- Se crea el Documento de Regulación aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de AENA en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.

- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.

- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. AENA estima haber cumplido durante 2018 los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima de la aprobada y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado, junto con el correspondiente a años anteriores, no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 3.1).

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 1,9 % a partir del 1 de marzo de 2016, afectando a los meses de enero y febrero de 2017.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, tras la celebración del correspondiente proceso de consulta y la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria citado, el Consejo de Administración de AENA, en la reunión de 21 de febrero de 2017, aprobó una disminución de un 2,22 % en las tarifas aeroportuarias a partir del 1 de marzo de 2017, afectando a los meses de enero y febrero de 2018.

Igualmente, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. en su sesión del día 26 de julio de 2017, y tras la celebración del correspondiente proceso de consulta con las asociaciones de usuarios, aprobó una disminución del 2,22% en las tarifas aeroportuarias aplicables a partir de 1 de marzo de 2018.

Por otra parte, el 24 de julio de 2018 el Consejo de Administración de AENA aprobó la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota (ver también Nota 23 en lo relativo a “Activos contingentes por déficit de tarifas”).

Para el resto de servicios aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. no regulados, y para los servicios aeroportuarios prestados por el resto de las empresas del grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

Se reconocerá un pasivo por reembolso si se reciben contraprestaciones de un cliente y se espera reembolsarle toda o parte de la contraprestación. Un pasivo por reembolso se mide al importe de la contraprestación recibida (o por recibir) a la cual la entidad no espera tener derecho (es decir, los importes no incluidos en el precio de la transacción). El pasivo por reembolso (y el cambio correspondiente en el precio de la transacción y, por ello, el pasivo del contrato) se actualizará al final de cada periodo de presentación para tener en cuenta los cambios en las circunstancias.

Por tanto, para cualquier importe recibido (o por recibir) sobre el que la entidad no espera tener derecho, la entidad no reconoce ingresos de actividades ordinarias cuando transfiera los productos a los clientes, sino que reconoce dichos importes recibidos (o por recibir) como un pasivo por reembolso. Posteriormente, al final de cada periodo de presentación, la entidad actualizará su evaluación de los importes a los que espera tener derecho a cambio de los productos transferidos y realizará el cambio que corresponda en el precio de la transacción y, por ello, en el importe de los ingresos de actividades ordinarias reconocidos.

Reconocimiento de ingresos para bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo

La nueva norma NIIF 15 exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto (“output method”), siempre y cuando a través del contrato y durante su ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados. Los métodos de producto reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de las mediciones directas del valor para el cliente de los bienes o servicios transferidos hasta la fecha en relación con los bienes o servicios pendientes comprometidos en el contrato. En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados (“Surveys of performance” dentro de los “output methods”). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con un mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed” dentro de los “output methods”), mientras que los costes se registran conforme al principio de devengo. En función de lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; “input method”) solo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos.

b) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos comerciales:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

c) Servicios inmobiliarios:

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

d) Intereses y dividendos

- Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.
- Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo.

2.22 Arrendamientos

Los arrendamientos de inmovilizado material en los que el Grupo es el arrendatario y tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios derivados de la propiedad se clasifican como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se reconocen, al inicio del arrendamiento, por el menor valor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. Cada pago por el arrendamiento se distribuye entre el pasivo y la carga financiera. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en cuentas a pagar a largo plazo. La parte correspondiente a los intereses de la carga financiera se carga a la cuenta de resultados durante el periodo del arrendamiento de forma que se obtenga una tasa de interés periódica constante sobre la deuda pendiente de amortizar en cada periodo. En caso de que exista certeza razonable de que el arrendatario obtendrá la propiedad al finalizar el plazo del arrendamiento, el período de amortización será la vida útil del activo; en otro caso, el inmovilizado material adquirido mediante arrendamiento financiero se amortiza durante el periodo menor entre la vida útil del activo y el periodo del arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el Grupo es el arrendatario y no conserva una parte significativa de los riesgos y ventajas derivados de la titularidad se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos en concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en la cuenta de resultados sobre una base lineal durante el período de arrendamiento.

Cuando el Grupo arrienda a terceros activos bajo acuerdos de arrendamiento operativo, el activo se incluye en el estado de situación financiera según la naturaleza del activo. El ingreso por el arrendamiento se reconoce durante la vigencia del alquiler de manera lineal.

2.23 Subvenciones oficiales

Las subvenciones de capital no reintegrables se reconocen por su valor razonable cuando se considera que existe seguridad razonable de que la subvención se cobrará y que se cumplirán adecuadamente las condiciones previstas al otorgarlas por el organismo competente.

Las subvenciones de explotación se difieren y se reconocen en otros ingresos de explotación de la cuenta de resultados durante el período necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar.

Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se incluyen en pasivos no corrientes como subvenciones oficiales diferidas y se abonan a la cuenta de resultados según el método lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a:

- Concesión del AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años (ver Nota 2.2 a)).
- Los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

La infraestructura utilizada en una concesión puede clasificarse como un activo intangible o un activo financiero, dependiendo de la naturaleza de los derechos de pago establecidos en el acuerdo.

El Grupo reconoce un activo intangible en la medida en que tiene derecho a cobrar a los clientes finales para el uso de la infraestructura. Dicho activo intangible se amortiza linealmente durante la vida de la concesión.

Los acuerdos concesionales arriba mencionados se han calificado como pertenecientes al modelo de Activo Intangible de la IFRIC 12, no existiendo acuerdos concesionales que califiquen como activos financieros.

Los criterios contables más significativos aplicados por el Grupo en relación con los acuerdos de concesión de servicios, en cumplimiento de la IFRIC 12, son los siguientes:

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;

- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;

- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;

- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;

- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un Convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

Puesto que los activos, pasivos, gastos e ingresos del negocio conjunto ya se encuentran reconocidos en las cuentas anuales de la Sociedad, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar las cuentas anuales consolidadas.

Las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil incluidas en el convenio con el Ministerio de Defensa son las de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo.

2. 27 Transacciones con vinculadas

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, AENA está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

La Sociedad dominante realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro. Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya Sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la Sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la Sociedad absorbente se registra en reservas.

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de AENA. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (security).
- Seguridad operativa (safety).
- Asignación de franjas horarias (slots).

La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA").

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de AENA en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por AENA y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.

- Las inversiones que AENA deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un ±2 % del IMAP.

- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En aplicación de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de AENA aprobó el 24 de julio de 2018 la propuesta tarifaria efectiva partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) que fija el DORA en 10,42 euros por pasajero para 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017.

La Comisión Europea inició un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

La Generalitat de Cataluña solicitó a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014.

Adicionalmente, la actividad de AENA está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de AENA, y/o requerir importantes desembolsos. AENA es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada. Asimismo, la alta dirección de AENA, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público.

El principal accionista de AENA es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de AENA, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- ✓ Desarrollos (económicos, financieros u otros) negativos en España y otros países, tanto aquellos que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros), como otros que son destinos turísticos competidores. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de AENA, que pueden regresar a dichos destinos.

- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

- ✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

- ✓ En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

- ✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de AENA que puedan regresar a dichos destinos.

- ✓ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de AENA.

- ✓ AENA depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

- ✓ AENA está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).

- ✓ AENA está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.

- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- ✓ Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- ✓ La rentabilidad de AENA podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✓ AENA está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de AENA y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.
- ✓ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de AENA.
- ✓ El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa (véase Nota 24).
- ✓ AENA está expuesta a los efectos del cambio climático, por cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, y por la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.

Riesgos relativos al Brexit:

En el presente ejercicio 2018, se presentan riesgos específicos derivados del resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit). En este sentido, se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europa para determinar las condiciones finales de su salida:

- Actualmente, el 16,7 % de los pasajeros de la red de aeropuertos de AENA S.M.E., S.A. en España, tiene su origen/ destino en el Reino Unido. La evolución económica adversa del Reino Unido podría reducir el turismo con origen en ese país.

- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, si bien el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto reducido en 2018 en un 3,0 % respecto a 2017, durante los últimos meses de 2018 ha vuelto a ser positivo. Por otra parte, la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de Iberia y Vueling para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de AENA S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de AENA S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.

- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.

- El Grupo ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remoto el riesgo de que surja un deterioro.

Los órganos de gestión del Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre AENA S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en la Nota 20.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

1. Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, México y Colombia) (véase Nota 2.2).
2. Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, México y Colombia).

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

En el ejercicio 2018 se ha registrado una pérdida por importe de 444 miles de euros (2017: pérdida de 2.123 miles de euros) por diferencias de cambio asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras (Notas 20 y 31).

(ii) Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euríbor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida por AENA S.M.E., S.A. con la empresa matriz, así como a la deuda propia que la Sociedad tiene con entidades de crédito.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195 millones de euros para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 31 de diciembre de 2018, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 89.283 miles de euros (2017: 82.655 miles de euros) (ver Nota 12). A la citada fecha, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.638 miles de euros mayor y 1.638 miles de euros menor, respectivamente (2017: 1.802 miles de euros mayor y 1.802 miles de euros menor, respectivamente).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable. A este respecto, no se ha producido en 2018 ninguna modificación de régimen por lo que la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2018 se mantiene en 88% de deuda a tipo fijo , frente a un 12 % variable, similar a la de 31 de diciembre de 2017, si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de cambio contratadas.

Por otro lado, en 2018 se han cancelado anticipadamente 166.075 miles de euros de la deuda con Depfa ACS Bank a tipo fijo (Nota 20.b).

b) Riesgo de crédito (veánse notas 2.1.2.1 y 10)

El riesgo de crédito del Grupo se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2018, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Estado de situación financiera consolidado, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio por importe de 359.928 miles de euros.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

c) Riesgo de liquidez

Las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, incremento de la inversión prevista y reducción de la generación de flujo de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2018 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 385.016 miles de euros (2017: 270.554 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, en el ejercicio de 2018 de 2.656.586 miles de euros (2017: 2.517.405 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 31 de diciembre de 2018 la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A. mantiene 800 millones de euros en una línea de crédito sindicada sostenible completamente disponible, con vencimiento a largo plazo (Nota 20.b); y 400 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a un préstamo con BEI, con fecha de finalización del periodo de disposición 1 de diciembre de 2019. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 37 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2017: 66 millones de libras esterlinas).

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

A 31 de diciembre 2018	2019	2020	2021	2022	2023	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Notas 20 y 34.f)	633.744	633.619	546.349	535.836	514.364	3.112.311	**5.976.223**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	14.895	-	-	-	-	-	**14.895**
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	-	-	-	650.000	-	-	**650.000**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	1.841	-	-	-	-	-	**1.841**
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	51.419	-	-	-	-	344.019	**395.438**
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM	-	-	-	-	-	47.590	**47.590**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	2.246	2.339	2.426	2.498	2.694	8.002	**20.205**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	51.854	-	**51.854**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	398	-	-	-	-	-	**398**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	28.870	44.499	8.918	21.524	14.840	33.740	**152.391**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Notas 10, 19)	465.686	-	-	-	-	-	**465.686**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	82.113	73.898	65.860	54.325	43.614	154.299	**474.109**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	15.857	15.857	15.857	15.857	15.857	52.775	**132.060**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.148	4.148	4.148	4.148	4.148	-	**20.740**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2018.

A 31 de diciembre 2017	2018	2019	2020	2021	2022	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 34.f)	665.199	666.959	666.834	579.564	569.051	3.626.676	**6.774.283**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	18.812	-	-	-	-	-	**18.812**
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	-	-	-	-	650.000	-	**650.000**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	1.848	-	-	-	-	-	**1.848**
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	19.346	-	-	-	-	346.585	**365.931**
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	2.153	2.235	2.315	2.403	2.491	10.707	**22.304**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	52.280	**52.280**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	401	-	-	-	-	-	**401**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	27.656	11.003	35.201	6.799	21.217	28.673	**130.549**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Nota 19)	473.555	-	-	-	-	-	**473.555**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	93.278	84.549	75.815	67.261	55.176	199.897	**575.976**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	16.977	16.977	16.977	16.977	16.977	61.640	**146.525**
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.215	4.215	4.215	4.215	4.215	4.215	**25.290**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2017.

El detalle de los préstamos de AENA S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 12) es el siguiente:

Miles de euros	**31 de diciembre de 2018**		**31 de diciembre de 2017**	
	Saldo	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Variable	818.772	0,18	901.008	0,16
Revisable	27.400	1,61	27.400	1,23
Fijo	5.780.051	1,45	6.495.875	1,55
TOTAL	**6.626.223**	**1,30**	**7.424.283**	**1,45**

3.3 Gestión del capital

Los objetivos del Grupo a la hora de gestionar capital son salvaguardar la capacidad del mismo para continuar como un negocio en marcha y así poder proporcionar rendimiento al accionista y mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste de capital.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función del índice de endeudamiento. Este índice se calcula según los ratios definidos en los contratos de financiación (ver Nota 20).

Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de AENA aprobó una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual, excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aplicará a la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política.

4 Estimaciones y juicios contables

La preparación de las Cuentas anuales consolidadas bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica u otros factores, incluidas expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de estado de situación financiera. Los resultados reales podrían resultar diferentes de los estimados.

La comprensión de las políticas contables para estos elementos es importante para la comprensión de las cuentas anuales consolidadas. A continuación se proporciona mayor información con respecto a las estimaciones y supuestos utilizados para estos elementos de acuerdo con las NIIF, que debe considerarse conjuntamente con las notas de las Cuentas anuales consolidadas.

Las políticas contables más críticas, que reflejan las asunciones y estimaciones de gestión significativas para determinar importes en las Cuentas anuales consolidadas, son las siguientes:

(a) Determinación de Unidades generadoras de efectivo (Nota 2.8).
(b) Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
(c) Vidas útiles de inmovilizado material.
(d) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
(e) Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
(f) Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.
(g) Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.
(h) Criterios de reconocimiento de ingresos de las rentas mínimas garantizadas del contrato con World Duty Free Global (WDFG).
(i) Nuevos juicios y fuentes de incertidumbre relacionados con la aplicación de las NIIF 9 y NIIF 15.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre, y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2018 y de 2017.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al cierre de cada ejercicio sobre los hechos analizados, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, conforme a lo establecido en la NIC 8, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en la correspondiente cuenta de resultados consolidada. Las políticas contables más significativas del Grupo se describen con mayor detalle en la Nota 2.

A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los importes en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio siguiente.

(a) y (b) Determinación de Unidades generadoras de flujos de efectivo y deterioro del fondo de comercio, activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso. Dichos cálculos están basados en estimaciones basadas en hipótesis y asunciones relacionadas con proyecciones de resultados, proyecciones de inversiones y de capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas.

(c) Vidas útiles de inmovilizado material

La contabilización de inversiones en inmovilizado material implica la realización de estimaciones para determinar la vida útil de los elementos de Inmovilizado material a los efectos de su amortización. La determinación de las vidas útiles está asociada a estimaciones relacionadas con el nivel de utilización de los activos y con la evolución tecnológica esperada de los mismos. Las hipótesis respecto al nivel de utilización, marco tecnológico y su desarrollo futuro implican un grado significativo de juicio, teniendo en cuenta que estos aspectos resultan de difícil previsión. Cambios en el nivel de utilización de los activos o variaciones en su evolución tecnológica podrían resultar en revisiones de las vidas útiles y, consecuentemente, en la amortización de los mismos.

(d) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, dé lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. El Grupo realiza una estimación de los importes a liquidar en el futuro en relación con compromisos laborales, expropiaciones, litigios pendientes, impuestos, actuaciones medioambientales u otros pasivos. Dichas estimaciones están sujetas a interpretaciones de los hechos y circunstancias actuales y futuros y a la correspondiente estimación de los impactos financieros derivados de dichos hechos y circunstancias.

(e) *Valor razonable de instrumentos financieros derivados*

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación. Los instrumentos financieros derivados se reconocen al inicio del contrato a su valor razonable, ajustando dicho valor con posterioridad en cada fecha de cierre.

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). Las técnicas de valoración utilizadas para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados incluyen el descuento de flujos de caja futuros asociados a los mismos, utilizando suposiciones basadas en las condiciones del mercado a la fecha de la valoración o el uso de precios establecidos para instrumentos similares, entre otros. Estas estimaciones se basan en información de mercado disponible y técnicas de valoración adecuadas. El uso de diferentes hipótesis de mercado y/o técnicas de estimación puede tener un efecto significativo sobre los valores razonables calculados.

(f) Provisiones por obligaciones con el personal

El cálculo del gasto por pensiones, y otros gastos por prestaciones posteriores a la jubilación requiere la aplicación de varias hipótesis. El Grupo Aena estima al cierre decada ejercicio la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos por pensiones y obligaciones similares, de acuerdo con el asesoramiento de actuarios independientes. Los cambios que afectan a dichas hipótesis pueden dar como resultado diferentes importes de gastos y pasivos contabilizados. Las hipótesis más importantes son la inflación, la edad de jubilación y la tasa de descuento utilizada. Los cambios en dichas hipótesis tendrán unimpacto sobre los gastos y pasivos futuros por pensiones.

(g) *Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.*

De acuerdo con los criterios indicados en la Nota 2.21, estos ingresos se reconocen en el momento de la prestación del servicio aeroportuario, por el importe correspondiente a la tarifa regulada aplicable bajo DORA.

(h) *Reconocimiento de ingresos de las rentas mínimas garantizadas del contrato con World Duty Free Global (WDFG)*

Durante el ejercicio 2013, AENA S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de *duty free* y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección del Grupo evaluó las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 y concluyó que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influencian la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros en las condiciones del contrato evaluados por la dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que AENA S.M.E., S.A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a éste, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(i) Nuevos juicios y fuentes de incertidumbre relacionados con la aplicación de las NIIF 9 y NIIF 15.

Descritos en la nota 2.1.2.1

5 Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, e Internacional.

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial, de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.8 de las Cuentas Anuales consolidadas. La información correspondiente a la nueva Sociedad del perímetro "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." se incluye dentro del segmento de Aeropuertos, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son significativamente inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo.

El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

El segmento de Internacional se corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, y coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., que consisten en inversiones en otros gestores aeroportuarios, principalmente en Reino Unido, México, y Colombia (ver Nota 2.2). La información correspondiente al grupo LLAH III se incluye dentro del segmento de Internacional, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo.

El Presidente y Consejero Delegado es la máxima autoridad en la toma de decisiones operativas. El Grupo ha determinado los segmentos operativos basándose en la información que revisa el Presidente y Consejero Delegado a efectos de asignar recursos y evaluar el rendimiento.

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, es decir, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado). Durante los ejercicios 2018 y 2017, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, ha sido ajustado por los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2018 y 2017 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

La contabilidad analítica del grupo se basa en la metodología de costes ABC (*Activity Based Costing)* para la determinación del coste de los servicios prestados, tanto aeroportuarios como comerciales.

Esta metodología establece la asignación de gastos según su naturaleza a las distintas actividades definidas en el modelo que son tanto operativas como de apoyo, bajo la premisa de que los servicios consumen actividades y éstas a su vez consumen recursos.

Atendiendo a la filosofía del ABC, las actividades de apoyo técnico y administrativo recogen básicamente el conjunto de gastos indirectos o generales que son necesarios para el funcionamiento operativo de los aeropuertos. Las actividades de apoyo vuelcan su coste a las actividades operativas y éstas a su vez reparten el suyo a los servicios prestados mediante criterios de reparto objetivos y causales.

Las asignaciones de costes se realizan mediante relaciones causa-efecto a lo largo de todo el modelo, de modo que el resultado obtenido es el fiel reflejo de la realidad operativa y de gestión de la organización.

Por otra parte, los gastos de la unidad corporativa son asignados de acuerdo con la misma metodología ABC. Las actividades definidas en el modelo corporativo son el reflejo del organigrama del grupo y, por tanto, define dichas actividades como unidades consumidoras de recursos. Cada dirección asigna los gastos en origen (personal, gastos corrientes, amortizaciones, etc.) según su naturaleza a las distintas actividades definidas, estableciendo de este modo el consumo de recursos por actividades.

Una vez obtenido el coste por actividad, el modelo establece relaciones causa-efecto entre las actividades y los objetos finales de coste mediante distintos criterios de reparto, atribuyendo de este modo el consumo de recursos a los servicios prestados y por ende a los segmentos de negocio.

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2018 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se han reducido en 35,9 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,9 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 10,1 millones de euros y Coste de Capital 12,3 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en los datos anuales de 2018 el coste de la actividad aeronáutica en 23,6 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2017 se ajustaron también los costes de acuerdo a dicha Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se redujeron en 36,1 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 12,0 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 9,7 millones de euros y Coste de Capital 12,8 millones de euros. Por tanto, se procedió a minorar en los datos anuales el coste de la actividad aeronáutica en 23,3 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017 es la siguiente:

Concepto	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Total EBITDA ajustado	**2.718.941**	**2.528.320**
Deterioros	(46.248)	-
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	(16.107)	(10.915)
Total EBITDA segmentos	**2.656.586**	**2.517.405**
Amortización del inmovilizado	(806.383)	(800.035)
Resultado de explotación	**1.850.203**	**1.717.370**
Gastos financieros – netos	(133.005)	(139.590)
Participación en el resultado de asociadas	20.155	18.927
Impuesto sobre las ganancias	(409.602)	(374.738)
Resultado del ejercicio	**1.327.751**	**1.221.969**
Resultado atribuible a socios externos	(131)	(10.036)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	**1.327.882**	**1.232.005**

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2018 y 2017 es la siguiente (en miles de euros):

	Aeropuertos						
31 de diciembre de 2018	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Subtotal**	**Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.754.249	1.144.150	67.215	3.965.614	237.856	(2.064)	4.201.406
Clientes externos	*2.754.227*	*1.144.150*	*67.215*	*3.965.592*	*235.814*	-	*4.201.406*
Intersegmentos	*22*	-	-	*22*	*2.042*	*(2.064)*	-
Otros ingresos de explotación	98.569	18.200	1.743	118.512	201	130	118.843
Total Ingresos	**2.852.818**	**1.162.350**	**68.958**	**4.084.126**	**238.057**	**(1.934)**	**4.320.249**
Aprovisionamientos	(174.694)	-	-	(174.694)	-	1.758	(172.936)
Personal	(324.629)	(40.660)	(9.560)	(374.849)	(48.876)	-	(423.725)
Otros gastos de explotación	(702.982)	(174.803)	(22.128)	(899.913)	(106.689)	126	(1.006.476)
Amortizaciones	(626.966)	(107.303)	(16.676)	(750.945)	(55.438)	-	(806.383)
Deterioros de inmovilizado	(43.061)	(2.914)	(273)	(46.248)	-	-	(46.248)
Resultados en bajas de inmovilizado	(13.128)	(2.448)	(260)	(15.836)	(271)	-	(16.107)
Otros resultados	457	1.364	8	1.829	-	-	1.829
Total gastos	**(1.885.003)**	**(326.764)**	**(48.889)**	**(2.260.656)**	**(211.274)**	**1.884**	**(2.470.046)**
Resultado de explotación	**967.815**	**835.586**	**20.069**	**1.823.470**	**26.783**	**(50)**	**1.850.203**
Amortizaciones	626.966	107.303	16.676	750.945	55.438	-	806.383
EBITDA	**1.594.781**	**942.889**	**36.745**	**2.574.415**	**82.221**	**(50)**	**2.656.586**
Deterioros y bajas de inmovilizado	56.189	5.362	533	62.084	271		62.355
EBITDA ajustado	**1.650.970**	**948.251**	**37.278**	**2.636.499**	**82.492**	**(50)**	**2.718.941**
Resultado financiero	(99.479)	(11.127)	(3.387)	(113.993)	(19.012)	-	(133.005)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	20.155	-	20.155
Resultado antes de impuestos	**868.336**	**824.459**	**16.682**	**1.709.477**	**27.926**	**(50)**	**1.737.353**
Total Activo	-	-	-	14.173.557	907.811	(182.298)	14.899.070
Total Pasivo	-	-	-	8.236.275	646.388	(7.398)	8.875.265

	Aeropuertos						
31 de diciembre de 2017	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Subtotal**	**Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.638.505	1.049.251	59.687	3.747.443	215.344	(2.205)	3.960.582
Clientes externos	*2.638.452*	*1.049.251*	*59.687*	*3.747.390*	*213.192*	-	*3.960.582*
Intersegmentos	*53*	-	-	*53*	*2.152*	*(2.205)*	-
Otros ingresos de explotación	53.848	11.299	1.382	66.529	163	320	67.012
Total Ingresos	**2.692.353**	**1.060.550**	**61.069**	**3.813.972**	**215.507**	**(1.885)**	**4.027.594**
Aprovisionamientos	(175.921)	-	-	(175.921)		1.745	(174.176)
Personal	(321.771)	(36.772)	(8.881)	(367.424)	(49.731)	-	(417.155)
Otros gastos de explotación	(638.389)	(150.962)	(21.257)	(810.608)	(100.357)	53	(910.912)
Amortizaciones	(631.420)	(107.264)	(16.546)	(755.230)	(44.805)	-	(800.035)
Resultados en bajas de inmovilizado	(8.339)	(1.100)	(652)	(10.091)	(824)	-	(10.915)
Otros resultados	1.027	1.671	271	2.969	-	-	2.969
Total gastos	**(1.774.813)**	**(294.427)**	**(47.065)**	**(2.116.305)**	**(195.717)**	**1.798**	**(2.310.224)**
Resultado de explotación	**917.540**	**766.123**	**14.004**	**1.697.667**	**19.790**	(87)	**1.717.370**
Amortizaciones	631.420	107.264	16.546	755.230	44.805	-	800.035
EBITDA	**1.548.960**	**873.387**	**30.550**	**2.452.897**	**64.595**	**(87)**	**2.517.405**
Resultados en bajas de inmovilizado	8.339	1.100	652	10.091	824		10.915
EBITDA ajustado	**1.557.299**	**874.487**	**31.202**	**2.462.988**	**65.419**	(87)	**2.528.320**
Resultado financiero	(88.600)	(12.067)	(2.769)	(103.436)	(36.154)	-	(139.590)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	18.927	-	18.927
Resultado antes de impuestos	**828.940**	**754.056**	**11.235**	**1.594.231**	**2.563**	(87)	**1.596.707**
Total Activo	-	-	-	14.603.633	869.954	(166.155)	15.307.432
Total Pasivo	-	-	-	8.996.540	624.822	(1.794)	9.619.568

(*) La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

Desglose de ingresos ordinarios

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional y los Ajustes), por tipología de servicios prestados es como sigue:

	2018	2017
Servicios Aeroportuarios	**2.754.249**	**2.638.505**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**2.676.491**	**2.562.051**
Aterrizajes	732.952	697.341
Estacionamientos	37.431	34.188
Pasajeros	1.227.104	1.166.406
Pasarelas telescópicas	106.830	110.166
Seguridad	426.749	419.869
Handling	100.830	90.432
Carburante	33.747	33.535
Catering	10.848	10.114
Resto servicios aeroportuarios (1)	**77.758**	**76.454**
Servicios Comerciales	**1.144.150**	**1.049.251**
Arrendamientos	33.591	32.129
Tiendas	106.428	91.703
Tiendas Duty Free	318.046	309.017
Restauración	200.690	175.643
Rent a car	152.739	149.373
Aparcamiento	143.797	132.013
Publicidad	33.171	31.561
Servicios VIP (2)	64.228	41.053
Resto ingresos comerciales (3)	91.460	86.759
Servicios inmobiliarios	**67.215**	**59.687**
Arrendamientos	12.632	12.130
Terrenos	24.166	19.247
Hangares	8.145	8.392
Centros Logísticos de Carga	15.383	13.696
Explotaciones Inmobiliarias	6.889	6.222

1) Incluye, Mostradores Utilización 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.
2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.
3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones .

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en Reino Unido, México y Colombia.

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 421.337 miles de euros, 399.340 miles de euros y 350.906 miles de euros para el ejercicio 2018 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2017: 404.503 miles de euros, 362.891 miles de euros y 336.464 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Información geográfica:

Los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera:

	2018	2017
País	**Volumen**	**Volumen**
España	3.966.773	3.748.978
Reino Unido	227.549	204.852
México	5.764	5.602
Colombia	1.291	1.150
Cuba	29	-
TOTAL	**4.201.406**	**3.960.582**

Los epígrafes de Inmovilizado Material, Activos Intangibles e Inversiones Inmobiliarias dentro de los activos no corrientes del estado de situación financiera adjunto, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

Ejercicio 2018:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	12.614.929	147.049	138.183	12.900.161
Reino Unido	257.852	359.947	-	617.799
	12.872.781	**506.996**	**138.183**	**13.517.960**

Ejercicio 2017:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	12.969.868	98.809	135.108	13.203.785
Reino Unido	236.078	392.364	-	628.442
	13.205.946	**491.173**	**135.108**	**13.832.227**

La actividad en Reino Unido proviene del subgrupo dependiente LLAH III, de la cual se presenta la siguiente información previa a eliminaciones intercompañía:

Miles de euros	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Activo no corriente	625.212	636.142
Activo corriente	49.838	52.979
Pasivo no corriente	566.021	591.379
Pasivo corriente	131.614	86.666

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Ingresos	227.549	204.852
Resultado de explotación	23.695	14.700
EBITDA	78.714	58.683
Resultado financiero	(23.418)	(36.651)
Resultado Bº/(Pª)	(267)	(20.481)
Resultado global del periodo	997	(16.711)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	44.866	52.282
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(53.236)	(66.218)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	(2.504)	18.885

El incremento en el Resultado de explotación y el EBITDA de 2018 respecto al de 2017 se relaciona, fundamentalmente, con el incremento de ingresos, derivado de un aumento del tráfico de un +5,0 %, y con el impacto negativo del cierre del plan de pensiones de prestación definida de LLAOL sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 31 de diciembre de 2017 (ver Notas 22 y 28).

El Resultado final del ejercicio 2017 se vio perjudicado, adicionalmente, por el empeoramiento del Resultado financiero, consecuencia del impacto inicial de la refinanciación efectuada en agosto de 2017 (ver Notas 12, 20 y 31).

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2018						
Coste o valoración	16.827.701	1.373.078	4.600.852	142.313	379.165	23.323.109
Amortización acumulada	(5.897.992)	(958.156)	(3.122.921)	(138.094)	-	(10.117.163)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	**10.929.709**	**414.922**	**1.477.931**	**4.219**	**379.165**	**13.205.946**
Altas	102.389	23.803	95.910	1.050	284.374	507.526
Bajas	(66.817)	(73.060)	(68.096)	(649)	(11.047)	(219.669)
Traspasos (Notas 7 y 8)	142.994	58.692	47.531	290	(237.717)	11.790
Diferencia conversión coste	(1.855)	(461)	-	-	(365)	(2.681)
Dotación a la amortización	(408.339)	(77.392)	(266.231)	(1.093)	-	(753.055)
Bajas amortización acumulada	48.200	69.892	65.399	637	-	184.128
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	(12.532)	(1.247)	(1.901)	(10)	-	(15.690)
Diferencia conversión amortización	430	61	-	-	-	491
Dotación de deterioro ejercicio (Nota 4.a)	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**10.692.387**	**412.776**	**1.349.125**	**4.444**	**414.049**	**12.872.781**
A 31 de diciembre de 2018						
Coste o valoración	17.004.412	1.382.052	4.676.197	143.004	414.410	23.620.075
Amortización acumulada	(6.270.233)	(966.842)	(3.325.654)	(138.560)	-	(10.701.289)
Deterioro	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**10.692.387**	**412.776**	**1.349.125**	**4.444**	**414.049**	**12.872.781**

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2017						
Coste o valoración	16.772.908	1.342.762	4.554.484	140.976	229.490	23.040.620
Amortización acumulada	(5.547.496)	(908.065)	(2.883.534)	(137.412)	-	(9.476.507)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	**11.225.412**	**434.697**	**1.670.950**	**3.373**	**229.490**	**13.563.922**
Altas	94.332	43.219	62.868	1.874	273.166	475.459
Bajas	(102.316)	(26.531)	(46.528)	(553)	(3.473)	(179.401)
Traspasos (Notas 7 y 8)	67.120	14.537	30.028	16	(116.089)	(4.388)
Diferencia conversión coste	(4.343)	(909)	-	-	(3.929)	(9.181)
Dotación a la amortización	(393.181)	(74.445)	(278.115)	(1.194)	-	(746.935)
Bajas amortización acumulada	36.676	24.357	42.016	512	-	103.561
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	5.179	(230)	(3.288)	-	-	1.661
Diferencia conversión amortización	830	227	-	-	-	1.057
Reversión de deterioro acumulado	-	-	-	191	-	191
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**10.929.709**	**414.922**	**1.477.931**	**4.219**	**379.165**	**13.205.946**
A 31 de diciembre de 2017						
Coste o valoración	16.827.701	1.373.078	4.600.852	142.313	379.165	23.323.109
Amortización acumulada	(5.897.992)	(958.156)	(3.122.921)	(138.094)	-	(10.117.163)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**10.929.709**	**414.922**	**1.477.931**	**4.219**	**379.165**	**13.205.946**

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2018 y 2017 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio 2018 las adiciones en terrenos y construcciones han ascendido a 102.389 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido la "Adecuación general de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, las actuaciones previstas relacionadas con los "Planes de aislamiento acústico" de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Valencia, y el "Recrecido del pavimento de la pista 12/30" del aeropuerto de Bilbao.

Las puestas en explotación más significativas han sido la "Reconstrucción de las plataformas B y C" y el "Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación" en el aeropuerto de Palma de Mallorca, la "Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R" del aeropuerto de Barcelona- El Prat el "Recrecido de la pista de vuelo" del aeropuerto de Fuerteventura, y el "Nuevo solado de la planta baja de la T1 y en la T2" del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

En 2017 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 94.332 miles de euros. Las principales altas del periodo fueron la "Regeneración del pavimento de la pista" en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Adolfo Suárez-Madrid Barajas; la "Adecuación de la pista y campo de vuelos" de los aeropuertos de Son Bonet y La Palma; el "Recrecido de la pista" del aeropuerto de Valladolid; la "Adecuación de las calles de acceso a pista H6, H7 y H8 del aeropuerto de Palma de Mallorca"; la "Ejecución de los requerimientos de seguridad operacional" del aeropuerto de Ibiza y la remodelación de los accesos al aeropuerto de *London Luton*.

Las puestas en explotación más significativas fueron la "Renovación de solados en la planta P10 del Terminal T1" y la "Adecuación de parcelas y viales de la zona de Rejas" del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la "Renovación de la terminal de carga" del aeropuerto de Gran Canaria, la "Adecuación de las puertas H1 y H2" del aeropuerto de Palma de Mallorca y las "Actuaciones en campo de vuelo necesarias para la certificación" del aeropuerto de Santiago de Compostela.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018	**2017**
Terrenos	3.540.519	3.538.908
Construcciones	7.151.868	7.390.801
Total	**10.692.387**	**10.929.709**

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro inmovilizado

En 2018 las adiciones en este epígrafe de inmovilizado material ascienden a 120.763 miles de euros entre las que destacan las siguientes:

- Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes, puestos en uso en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Alicante y Barcelona- El Prat.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Málaga.
- Ampliaciones redes multiservicio de varios aeropuertos de la red.
- Suministro de nuevas bancadas para pasajeros de la T4 y T4S del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.
- Nuevas instalaciones electromecánicas para mejorar las comunicaciones verticales del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas
- Adquisición equipamientos de comunicaciones y videoconferencia de los Servicios Centrales de AENA.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2017 fueron:

- El suministro con instalación de pasarelas de embarque y sustitución de equipos de asistencia a aeronaves en varios aeropuertos, como en el aeropuerto de Palma de Mallorca y Adolfo Suárez Madrid- Barajas.
- La renovación de diversos elementos relacionados con el Sistema de Información al Pasajero (SIP) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Tenerife Sur, A Coruña y Fuerteventura.
- Nuevas luces aeronáuticas y señalización vertical en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de transformadores y balizamiento de las pistas en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Barcelona El Prat.
- Equipamiento de nuevas redes de telecomunicaciones multiservicio en varios aeropuertos, como en el de Palma de Mallorca.
- La adquisición de dos nuevos vehículos autoextintores en varios aeropuertos, como en el aeropuerto de Valladolid.
- Nuevos equipos para mostradores de facturación y puestos auto check-in en varios aeropuertos de la red.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones en inmovilizado en curso han ascendido a 284.374 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos relacionados con la ampliación del edificio terminal, nuevo sistema de transporte de equipajes y desarrollo del sistema de transporte del aeropuerto de Londres Luton, los trabajos relacionados con la "Adecuación general de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, "Ampliaciones de redes multiservicio" de varios aeropuertos de la red, y "Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes" en los aeropuertos de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, Málaga, Ibiza y Menorca.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2018, son la "Ampliación anillo climatización modulo C Y D" del aeropuerto de Palma de Mallorca, y "Pasarelas y equipos de servicio" del aeropuerto de Málaga, entre otras. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal con la ampliación de áreas comerciales, y el rediseño de las calles de rodaje para mejorar el flujo de tráfico y la ampliación de la plataforma. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2019, está progresando significativamente en todas sus áreas.

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en inmovilizado en curso ascendieron a 273.166 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se refirieron a los trabajos de la "Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R" del aeropuerto de Barcelona- El Prat, la "Adecuación de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, la "Reconstrucción de las plataformas" y "Ampliación del anillo de climatización de los módulos C y D" del aeropuerto de Palma de Mallorca, y la "Instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves" en el aeropuerto de Málaga; y, en el aeropuerto de Luton, las inversiones relacionadas con el Proyecto Curium.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2017 eran los trabajos de adecuación general de la plataforma del aeropuerto de Tenerife Sur, el incremento de capacidad punta del SATE del aeropuerto de Palma de Mallorca, y la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus.

Bajas de inmovilizado no financiero

Durante el ejercicio 2018 se han dado de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de recrecido de la pista del aeropuerto de La Palma, y las plataformas B y C del aeropuerto de Palma de Mallorca y los solados de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas; y diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona- El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Además en 2018 y 2017 se incluyen bajas correspondientes a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para AENA (véase Nota 23).

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2018 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de -16.696 miles de euros (el resultado negativo de -16.107 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también mil euros de pérdidas en bajas de inmovilizado intangible, -209 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias y 799 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 13.523 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.628 miles de euros.

En 2017 se dieron de baja por sustitución antiguos activos en la realización de los trabajos de recrecido de las pistas de los aeropuertos de Barcelona El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Gran Canaria, y la plataforma del aeropuerto de Palma de Mallorca; diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona- El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, por ser objeto de renovación.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2017 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de -11.797 miles de euros (el resultado negativo de -10.915 miles de euros que figura en la cuenta de resultados consolidada adjunta incluye también -16 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado inmaterial y 898 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras (véase Nota 23), por importe total de 61.367 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.685 miles de euros.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 570 miles de euros (2017: 492 miles de euros) (Nota 31).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

Con fecha 15 de enero de 2019 se ha producido la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier (ver Nota 36). Este hecho se considera que constituye uno de los supuestos que la normativa aplicable incluye dentro de los denominados “indicios de deterioro” de un activo. Asimismo, dado que, a 31 de diciembre de 2018, los flujos de efectivo derivados de la utilización continuada del mismo, hasta su cierre definitivo, son insignificantes, puede estimarse que el valor en uso de San Javier está muy cercano a su valor razonable menos los costes de venta. En consecuencia, se ha realizado el test de deterioro al nivel individual de dicho aeropuerto y se ha reconocido una pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos que no han podido ser reutilizados en el AIRM o en el resto de los aeropuertos de la red, con el siguiente detalle:

	2018
Otro inmovilizado intangible	(244)
Terrenos y construcciones	(41.792)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(2.434)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.418)
Inmovilizado material en curso	(361)
Total	**(46.249)**

Por otro lado, también se ha aplicado a resultados el saldo de las subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos por un importe de 26.700 miles de euros, dando lugar a un impacto neto en la cuenta de resultados adjunta de 19.549 miles de euros.

En 2018 y 2017, el Grupo no ha detectado indicios de deterioro del inmovilizado distintos a los mencionados en el párrafo anterior. Tal y como se señala en la Nota 4.1, a 31 de diciembre de 2018 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de 2018 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2018, y a 31 de diciembre 2017, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas en 2018 y 2017 fueron las siguientes:

Tasa de crecimiento	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98 %
Tasa de descuento después de impuestos	5,23 %

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la dirección, teniendo en cuenta las proyecciones incluidas en el DORA (ver Nota 3.1), para el periodo de cuatro ejercicios (2018-2021) contemplado en dicho DORA.

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) estimado en el DORA de acuerdo con la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

El Grupo realizo un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2018, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Las principales hipótesis que afectan los flujos de efectivo del Grupo son el tráfico de pasajeros, la variación de las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

Contratos de arrendamiento financiero

En 2018 la partida de inmovilizado material incluye una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas, un ordenador de apoyo a la sonda anti intrusos en el edificio de los servicios centrales de AENA (adquirido en 2018) y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario. A 31 de diciembre de 2017 incluía, adicionalmente, un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola).

Los importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	23.764	23.684
Amortización acumulada	(10.808)	(9.138)
Importe neto en libros	**12.956**	**14.546**

Los vencimientos de los contratos de arrendamiento son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Pasivos por arrendamientos financieros brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	3.093	3.045
– Entre 1 y 5 años	12.438	12.179
– Más de 5 años	8.856	11.949
	24.387	27.173
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(4.182)	(4.869)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	**20.205**	**22.304**

El valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
– Menos de un año	2.247	2.153
– Entre 1 y 5 años	9.926	9.431
– Más de 5 años	8.032	10.720
TOTAL	**20.205**	**22.304**

Explotaciones conjuntas

El Grupo tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Las cifras de 2017 incluyen además las relativas a la operativa civil del aeropuerto de Murcia San Javier, actualmente interrumpida.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones del Grupo en los activos y pasivos, y las ventas y resultados del negocio conjunto, que se han incluido en el estado de situación financiera y en la cuenta de resultados:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
- Activos no corrientes	183.490	245.464
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	**183.490**	**245.464**

	2018	**2017**
- Ingresos	15.585	27.924
- Gastos	(34.520)	(43.489)
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	**(18.935)**	**(15.565)**

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

Inmovilizado sujeto a garantías

Los elementos de inmovilizado material de London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I"), de London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") y London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL"), por un importe de 257.852 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 20.b).

Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones objeto de la aportación no dineraria señalada en la Nota 1 han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por AENA y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20.a).

7 Activos intangibles

El movimiento de este epígrafe durante 2018 ha sido el siguiente:

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2018								
Coste	17.399	1.608	249.834	1.872	486.274	93.063	52.228	902.278
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.658)	(1.608)	(215.713)	-	(95.782)	(91.344)	-	(411.105)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	**10.741**	**-**	**34.121**	**1.872**	**390.492**	**1.719**	**52.228**	**491.173**
Altas	47.764	-	15.951	-	-	-	4.821	68.536
Bajas	-	-	(396)	-	-	(851)	(1.280)	(2.527)
Traspasos (Notas 6 y 8)	-	-	7.220	-	-	631	(7.471)	380
Diferencia conversión	-	-	-	-	(3.969)	-	-	(3.969)
Dotación a la amortización y deterioro (*)	(708)	-	(17.606)	-	(29.555)	(1.083)	-	(48.952)
Bajas amortización acumulada	-	-	369	-	-	851	-	1.220
Traspasos de amortización (Notas 6 y 8)	-	-	28	-	-	-	-	28
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	1.107	-	-	1.107
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**57.797**	**-**	**39.687**	**1.872**	**358.075**	**1.267**	**48.298**	**506.996**
A 31 de diciembre de 2018								
Coste	65.163	1.608	272.609	1.872	482.305	92.843	48.298	964.698
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(7.366)	(1.608)	(232.922)	-	(124.230)	(91.576)	-	(457.702)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**57.797**	**-**	**39.687**	**1.872**	**358.075**	**1.267**	**48.298**	**506.996**

(*) Se incluye en el importe de la dotación a la amortización de otro inmovilizado intangible un deterioro por valor de 244 miles de euros por la interrupción de la actividad del Aeropuerto de Murcia San Javier (ver Notas 4.a y 6)

No existen activos intangibles individualmente significativos.

Las altas más importantes del ejercicio se corresponden con la concesión administrativa relativa al AIRM. En este sentido, en 2018 el Grupo formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años en los términos desde la formalización del contrato. El Grupo ha calificado la contraprestación recibida como inmovilizado intangible, dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados, con un resultado de 46.457 miles de euros. Durante el ejercicio se han realizado diversas inversiones en mejoras en la infraestructura citada, hasta totalizar la cifra total de 47.764 miles de euros correspondiente a dicha concesión.

El movimiento de este epígrafe durante 2017 fue el siguiente:

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2017								
Coste	17.410	1.608	236.813	1.872	506.025	136.048	37.003	936.779
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.072)	(1.498)	(201.106)	-	(69.004)	(133.452)	-	(411.132)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	**11.338**	**110**	**35.707**	**1.872**	**437.021**	**2.596**	**37.003**	**525.647**
Altas	76	-	15.206	-	-	1	15.937	31.220
Bajas	(32)	-	(2.228)	-	-	(43.024)	-	(45.284)
Traspasos (Notas 6 y 8)	(55)	-	43	-	-	38	(712)	(686)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(19.751)	-	-	(19.751)
Dotación a la amortización	(687)	(110)	(17.250)	-	(29.826)	(916)	-	(48.789)
Bajas amortización acumulada	14	-	2.224	-	-	43.024	-	45.262
Traspasos de amortización (Notas 6 y 8)	87	-	419	-	-	-	-	506
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	3.048	-	-	3.048
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**10.741**	**-**	**34.121**	**1.872**	**390.492**	**1.719**	**52.228**	**491.173**
A 31 de diciembre de 2017								
Coste	17.399	1.608	249.834	1.872	486.274	93.063	52.228	902.278
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.658)	(1.608)	(215.713)	-	(95.782)	(91.344)	-	(411.105)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**10.741**	**-**	**34.121**	**1.872**	**390.492**	**1.719**	**52.228**	**491.173**

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2018 y 2017 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2018	2017
Aplicaciones informáticas	10.240	15.534
Otro inmovilizado intangible	38.058	36.694
Total	**48.298**	**52.228**

Por otra parte, las principales adiciones de los ejercicios 2018 y 2017 en el epígrafe "Aplicaciones informáticas" e "Inmovilizado intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales corporativos. Cabe destacar en 2018 y 2017 las inversiones en sistemas "Wi Fi" gratuitos en varios aeropuertos de la red y en 2017 los elementos relacionados con la ciberseguridad.

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge principalmente los Planes Directores de los Aeropuertos.

Durante el ejercicio 2018 se han activado un total de 36 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2017: 33 miles de euros) (Nota 31).

Concesiones de servicios:

El Grupo explota el aeropuerto de London Luton, el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, las principales condiciones se describen a continuación:

- Helipuerto de Ceuta:

La Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

- Helipuerto de Algeciras:

La Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

- London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2.1) las cuentas del grupo de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 2.24), sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo (ver Nota 2.22).

- Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Tal como se menciona en la nota 2.2 a), en el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas del grupo de la sociedad AIRM, S.M.E, S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Obligación de explotar, mantener y conservar el AIRM.

- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.

- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propondrá a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.

- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

Tests de deterioro de activos intangibles no amortizados (en curso)

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 el Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2018 y 2017, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una unidad generadora de efectivo se determina basándose en cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones financieras incluidas en el DORA (ver Nota 3.1), para el período de cinco años 2017-2021. Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

Las principales hipótesis utilizadas, en 2018 y 2017, en el cálculo del valor en uso son las siguientes:

Tasa de crecimiento	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98 %
Tasa de descuento después de impuestos	5,23 %

<u>Sensibilidad a los cambios en las hipótesis</u>

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2018, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III (Nota 2.2)

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Libra esterlina). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 2018: 0,89453; 2017: 0,887230). Las hipótesis más significativas de dicha estimación fueron:

- **Proyecciones financieras**

Se han realizando teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión, dado que el Acuerdo de concesión con el Ayuntamiento de Luton confiere a la Sociedad el derecho a explotar la infraestructura aeroportuaria hasta dicho año. En dichas proyecciones se contempla un escenario de crecimiento hasta 18 millones de pasajeros en 2021; más allá de 2021 no se considera crecimiento de pasajeros, con el crecimiento del beneficio derivado únicamente del incremento de la inflación en un 2,5 %.

- **Tasa de descuento**

Se ha utilizado una tasa de descuento antes de impuestos del 10,79 % (2017: 9,25 %). La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) estimado por consultores externos de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

- **Sensibilidad a cambios en las hipótesis**

A 31 de diciembre de 2018 y de 2017 se realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-0,5 p.p./+0,5 p.p.)
- Reducción en tasa de inflación (-1 p.p./-2 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2018, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Como resultado del test, se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2018 y 2017, es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

Fondo de comercio derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III (Nota 2.2)

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2018 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

Asimismo, según se indica en el párrafo anterior, se han realizado análisis de sensibilidad sobre cambios razonablemente posibles en las principales variables de valoración, y el valor recuperable se mantiene por encima del valor neto contable.

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2018			
Coste o valoración	229.350	6.058	235.408
Amortización	(88.215)	(5.842)	(94.057)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2018	**134.892**	**216**	**135.108**
Altas	4.410	-	4.410
Bajas	(408)	(168)	(576)
Traspasos (Notas 6 y 7)	4.667	10	4.677
Dotación a la amortización	(4.579)	(40)	(4.619)
Bajas	214	154	368
Traspasos de amortización (Notas 6 y 7)	(1.181)	(4)	(1.185)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**138.015**	**168**	**138.183**
A 31 de diciembre de 2018			
Coste o valoración	238.019	5.900	243.919
Amortización	(93.761)	(5.732)	(99.493)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2018	**138.015**	**168**	**138.183**

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2017			
Coste o valoración	223.689	6.058	229.747
Amortización	(82.011)	(5.803)	(87.814)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	**135.435**	**255**	**135.690**
Altas	831	-	831
Bajas	(244)	-	(244)
Traspasos (Notas 6 y 7)	5.074	-	5.074
Dotación a la amortización	(4.272)	(39)	(4.311)
Bajas	235	-	235
Traspasos de amortización (Notas 6 y 7)	(2.167)	-	(2.167)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**134.892**	**216**	**135.108**
A 31 de diciembre de 2017			
Coste o valoración	229.350	6.058	235.408
Amortización	(88.215)	(5.842)	(94.057)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	**134.892**	**216**	**135.108**

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2018 las altas en inversiones inmobiliarias han ascendido a 4.410 miles de euros, de los que 137 miles de euros corresponden a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, 3.300 miles de euros a la adquisición de una nave en el ejercicio del derecho de tanteo, y el resto fundamentalmente a trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

En el ejercicio 2017 las altas en inversiones inmobiliarias ascendieron a 831 miles de euros, de los que 170 miles de euros correspondieron a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y el resto fundamentalmente a trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

Los ingresos derivados de rentas, gastos directos de explotación (incluyendo reparaciones y mantenimiento) de las inversiones inmobiliarias son los siguientes:

	2018	**2017**
Ingresos derivados de rentas	66.940	59.366
Gastos directos de explotación	(36.924)	(35.704)

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Terrenos	302.855	329.432
Construcciones	592.602	499.649
Total	**895.457**	**829.081**

La Sociedad dominante ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 2018 con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2017.

La valoración de los activos se ha realizado de acuerdo con las Normas de Regulación de la *Royal Institution of Chartered Surveyors* (RICS) comprendidas en el llamado "Red Book"- Manual de Valoraciones, así como lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad número 40 (NIC 40- Inversiones inmobiliarias), sobre la base del valor de mercado, definido como el valor estimado que debería obtenerse por la propiedad en una transacción efectuada en la fecha de valoración entre un vendedor y un comprador dispuestos e independientes entre sí, tras un periodo de comercialización razonable, y en la que ambas partes hayan actuado con conocimiento, prudencia y sin coacción alguna.

El valor de mercado se obtiene mediante la metodología de "Descuentos de Flujos de Caja", cuyos resultados son siempre comparados con las transacciones acontecidas en el mercado recientemente en términos de precio por metro cuadrado y rentabilidades iniciales. Las variables claves del "Método del Descuento de Flujos de Caja" son: la determinación de los ingresos netos, el período de tiempo durante el cual se descuentan dichos ingresos netos, la aproximación de valor que se realiza al final de dicho período y la tasa interna de rentabilidad "objetivo" utilizada para descontar los flujos de caja.

Las hipótesis de valoración empleadas han sido:

- *Inflación de rentas*: Las predicciones de flujos de caja para las propiedades se basan en los supuestos relativos a los ingresos y estructura de gastos de la propiedad, su estado de ocupación y funcionamiento. Para determinar la inflación de las rentas se han tomado las previsiones de IPC (Índice de Precios al Consumo) y Crecimiento del Producto Nacional Bruto en España.
- *Crecimiento de rentas*: Se ha utilizado un crecimiento anual de rentas que depende de las condiciones de mercado previstas para los próximos años.
- *Gastos no recuperables*: Se han considerado los gastos no recuperables, relacionados en general con reparaciones estructurales del inmueble, reformas y rehabilitaciones.
- *Honorarios arrendamiento*: Se suponen unos honorarios de gestión por el contrato de alquiler nuevo del 10 % de la renta anual, considerándolos siempre a su fecha de realización.
- *Seguro de pérdida de rentas*: Se aplica un 0,25 % de las rentas brutas anuales por este concepto.
- *Período de descuento de flujos de caja*: La previsión del posible valor futuro (valor de salida) de la propiedad debe considerarse como mínimo "inexacto", de forma que cuanto menor sea el impacto que cause sobre el proceso de valoración, más aproximada resultará la valoración. Este menor impacto es más fácil de lograr cuando se toman períodos de descuento más largos, normalmente 10 años. La tasa de retorno de la inversión es función del riesgo que entraña y del nivel de rentabilidad que ofrecen otras inversiones alternativas.
- *Tasa de retorno*: Se ha considerado que el mercado inmobiliario español debería ofrecer una rentabilidad entre 300 y 400 puntos básicos por encima del activo sin riesgo a largo plazo. En la actualidad esto representaría una tasa de retorno entre el 9 y el 10 % aproximadamente. El margen añadido de puntos básicos es debido a la iliquidez del mercado inmobiliario en comparación con otros mercados más líquidos como el de acciones y al mayor riesgo que entraña la incertidumbre sobre los ingresos.
- *Rentabilidad de salida*: Al término del período de descuento es necesario determinar un valor de salida (venta) de la propiedad, que se basa exclusivamente en los ingresos futuros, no teniendo en cuenta ningún tipo de valor de reversión, de acuerdo con la práctica habitual del mercado.

Como resultado de esta evaluación se ha efectuado el test de deterioro de cada uno de los activos que componen el porfolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la dirección de AENA S.M.E., S.A. considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2017.

9 Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto

El detalle y movimiento en los ejercicios 2018 y 2017 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

2018

	Saldo a 1 de enero de 2018	**Altas/Bajas (Reducción de capital)** (Nota 2.2)	**Aportación resultados ejercicios**	**Dividendos aprobados**	**Diferencias de conversión** (Nota 18.b)	**Participación en otro rdo global de asociadas** (Nota 18)	**Otros**	**Saldo a 31 de diciembre de 2018**
SACSA	4.873	-	5.159	(6.796)	103	-	-	3.339
AMP (*)	54.093	(3.518)	13.579	(10.772)	2.068	-	1.359	56.809
AEROCALI (**)	4.989	-	1.417	(907)	(214)	-	-	5.285
Total	**63.955**	**(3.518)**	**20.155**	**(18.475)**	**1.957**	**-**	**1.359**	**65.433**

	2017							
	Saldo a 1 de enero de 2017	**Altas/Bajas (Reducción de capital)** (Nota 2.2)	**Aportación resultados ejercicios**	**Dividendos aprobados**	**Diferencias de conversión** (Nota 18.b)	**Participación en otro rdo global de asociadas** (Nota 18)	**Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)**	**Saldo a 31 de diciembre de 2017**
SACSA	4.490	-	3.476	(2.568)	(525)	-	-	4.873
AMP (*)	59.364	(4.734)	12.890	(8.921)	(4.499)	(7)	-	54.093
AEROCALI (**)	7.887	-	2.561	(5.068)	(359)	-	(32)	4.989
Total	**71.741**	**(4.734)**	**18.927**	**(16.557)**	**(5.383)**	**(7)**	(32)	**63.955**

(*) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2 ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de (116) miles de euros (2017: 699 miles de euros). El 19 de diciembre de 2018 AMP vendió 250.000 acciones de la serie B de GAP, las cuales representan un 0,04% del total de acciones de GAP. De conformidad con lo anterior, a 31 de diciembre de 2018 AMP posee una participación total en GAP del 17,37%. El impacto que esta operación ha tenido en el valor de la inversión de AMP se refleja en el epígrafe "Otros".

(**) Inversión con control conjunto (Véase Nota 2.2). A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50 % de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

AMP participa en un 17,37 % en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual formalizó con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S. L. ("DCA") a Abertis por 190,8 millones de USD.

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MBJ Airports Limited ("MBJA"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015.

Sangster International Airport es el principal aeropuerto de Jamaica y está ubicado en la ciudad de Montego Bay, justo en el centro del corredor turístico de Negril a Ocho Ríos, donde se concentra el 90 % de la capacidad hotelera de la isla.

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas y con control conjunto a fecha 31 de diciembre de 2018 y 2017, valoradas en euros al tipo de cambio correspondiente a cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	**País de constitución**	**Activos**	**Pasivos**	**Ingresos de explotación**	**Beneficio/ (Pérdida)**	**% de participación**
31 diciembre 2018:						
- SACSA	Colombia	25.835	17.023	341	13.614	37,89%
- AMP	México	177.566	13.501	18.122	40.740	33,33%
- AEROCALI	Colombia	26.858	16.287	38.040	2.834	50,00%
31 diciembre 2017:						
- SACSA	Colombia	35.020	22.158	36.569	9.174	37,89 %
- AMP	México	166.797	10.881	16.759	38.673	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	31.815	21.836	60.291	5.123	50,00 %

El detalle de activos, pasivos, ingresos y resultados expresados en miles de euros de la principal empresa asociada (AMP) es el siguiente:

	2018	2017
Activo no corriente	160.701	155.299
Activo corriente	16.865	11.499
Pasivo corriente	13.502	10.881
Ingresos ordinarios	18.122	16.759
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	40.740	38.673
Resultado global total	40.740	38.673

10 Instrumentos financieros

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2018			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en estado de situación financiera				
Instrumentos financieros derivados	-	1.144	-	**1.144**
Otros activos financieros	72.507	-	347	**72.854**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	433.646	-	-	**433.646**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	651.380	-	-	**651.380**
Total	**1.157.533**	**1.144**	**347**	**1.159.024**

	31 de diciembre de 2018		
	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en estado de situación financiera			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	7.285.301	**7.285.301**
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	20.205	**20.205**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	89.283	-	**89.283**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	465.686	**465.686**
Total	**89.283**	**7.771.192**	**7.860.475**

	31 de diciembre de 2017			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en estado de situación financiera				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	347	**347**
Instrumentos financieros derivados	-	360	-	**360**
Otros activos financieros	71.506	-	-	**71.506**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	316.755	-	-	**316.755**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	854.977	-	-	**854.977**
Total	**1.243.238**	**360**	**347**	**1.243.945**

	31 de diciembre de 2017		
	Derivados de cobertura	**Otros pasivos financieros a coste amortizado**	**Total**
Pasivos en estado de situación financiera			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	7.988.655	**7.988.655**
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	22.304	**22.304**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	82.655	-	**82.655**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	452.828	**452.828**
Total	**82.655**	**8.463.787**	**8.546.442**

10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros

La calidad crediticia de los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro se puede evaluar en función de la calificación crediticia (“*rating*”) otorgada por organismos externos al Grupo o bien a través del índice histórico de créditos fallidos:

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
CLIENTES	**2018**	**2017**
Clientes con calificación crediticia externa *(Fuente Bloomberg)*		
BBB	69,2	36,1
BB+	3,1	2,7
B	2,1	0,7
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	6,1	2,9
Grupo 2	328,2	260,6
Grupo 3	-	-

- Grupo 1 – Clientes nuevos / partes vinculadas (menos de 6 meses)
- Grupo 2 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) sin fallidos en el pasado.
- Grupo 3 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) con algún fallido en el pasado. Todos los impagos se recuperaron totalmente.

Ninguno de los préstamos a partes vinculadas está vencido ni ha sufrido deterioro de valor.

10 (c) Concentración del riesgo de crédito

El Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante el ejercicio 2018:

(en miles de euros)

	Clientes y otras cuentas a cobrar	***Otros activos financieros y tesorería***	***Total***
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2018 bajo NIIF 9 (Nota 2.1.2)	**115.902**	**1.618**	**117.520**
Variación de la provisión durante 2018:			
Reversión de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	(7.831)	-	(7.831)
Deterioro de otros activos financieros	-	238	238
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(9)	(9)
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2018 bajo NIIF 9	**108.071**	**1.847**	**109.918**

El siguiente análisis proporciona información adicional sobre el cálculo de pérdidas de crédito esperadas por categoría de activo financiero:

Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento (ver Nota 13)

De la reversión de 7.831 miles de euros en la provisión por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar, 1.268 miles de euros no se habrían producido bajo la anterior norma NIC 39.

Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

El principal impacto se debe a la situación de riesgo alto para algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente (3 años). El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2018 ha ascendido a 1.841 miles de euros; dado que a 1 de enero de 2018 se había estimado una pérdida esperada de 1.603 miles de euros (ver Nota 2.1 B (ii)), se ha dotado la diferencia durante el ejercicio, produciendo un impacto desfavorable en resultados de 238 miles de euros.

Efectivo y equivalentes al efectivo

El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2018 ha ascendido a 6 miles de euros; dado que a 1 de enero de 2018 se había estimado una pérdida esperada de 15 miles de euros (ver Nota 2.1 B ii), se ha revertido la diferencia durante el período produciendo un impacto favorable en resultados de 9 miles de euros.

11 Otros Activos financieros

A 31 de diciembre de 2017 este epígrafe estaba clasificado como "Activos financieros disponibles para la venta" (ver Nota 2.1.2.1). Su movimiento durante 2018 ha sido:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
A 1 de enero	**347**	**354**
Reclasificación a "otros activos financieros"	(347)	-
Bajas	-	(7)
A 31 de diciembre	**-**	**347**

En particular, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital 2018	Fracción del Capital 2017	Titular de la Participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	AENA S.M.E., S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	-	10	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es el siguiente (en miles de euros):

	Importe de la participación	
Nombre y Domicilio	**2018**	**2017**
Agencia Barcelona Regional. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	-	-
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167
	347	**347**

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En los ejercicios 2018 y 2017, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación tras completar en el ejercicio 2013, y a través de su filial TBI, la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

La liquidación total de la sociedad ACDL se realiza con fecha 24 de diciembre de 2017, fecha en la que finaliza el plazo para que la solicitud de liquidación al Registro de Compañías en el Reino Unido sea considerada, aunque es con fecha 9 de enero de 2018 cuando el Registro de Compañías da a ACDL el estatus de compañía disuelta. Previamente, se realizaron liquidaciones parciales, a través del reparto del excedente de caja vía dividendos, razón por la cual se considera un activo a corto plazo a partir del ejercicio 2016.

En el ejercicio 2018 el Grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 500 miles de euros (2017: 417 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

Estos activos financieros están denominados en euros a 31 de diciembre de 2018 y 2017 e incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

12 Instrumentos financieros derivados

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2018		31 de diciembre de 2017	
	Activos	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo AENA	-	89.283	-	82.655
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	1.144	-	360	-
Total	**1.144**	**89.283**	**360**	**82.655**
Parte corriente	**-**	**32.740**	**-**	**37.010**
Parte no corriente	**1.144**	**56.543**	**360**	**45.645**

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente: 1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado. 2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo. 3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

Permutas de tipo de interés

- Derivados de AENA S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 3, con fecha 10 de junio de 2015 AENA suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2018	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000 (*)	145.000	19-12-16	27-12-16	15-12-20	19-12-16
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	664.300	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	1.941.420	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15

(*) Inicialmente contratado por 300.000 miles de euros.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 2.750.720 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 3.064.713 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2018 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2018 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 37.333 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (en 2017: 40.347 miles de euros).

Tal y como se indica en la Nota 34.f, el préstamo del ICO de 300 millones de euros fue novado. El derivado asociado a este préstamo también ha sido modificado para hacerlo coincidir con el nuevo calendario de pagos, pasando el tipo fijo de ser el 0,2941 % al 0,144 %.

El valor razonable de estos derivados asciende a 89.283 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 (31 de diciembre de 2017: 82.655 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)
56.543	32.740
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)
45.645	37.010

A 31 de diciembre de 2018, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 27.256 miles de euros menor y 27.669 miles de euros mayor, respectivamente (31 de diciembre de 2017: 32.709 miles de euros menor y 33.271 miles de euros mayor, respectivamente); y el beneficio antes de impuestos del año 2018 habría sido de 1.638 miles de euros mayor y 1.638 euros menor, respectivamente (2017: 1.802 miles de euros mayor y 1.802 miles de euros menor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2018 y 2017, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas (ver Nota 2.1.2.1.B(iv)), de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de resultados.

- Derivados del grupo LLAH III

El anterior contrato de préstamo de LLAH I con entidades de crédito (Nota 20) exigía que el 70 % del nominal de los préstamos (esto es, 159,6 millones de libras) se cubriese a tipo fijo. Sobre la deuda con entidades de crédito mencionada en dicha Nota, el grupo LLAH III contrató diversos swaps de tipos de interés. Dichos swaps, con un vencimiento inicial a 7 años (marzo 2022) eran de tipo de interés fijo al 1,685 % contra tipo de interés variable.

Las principales características iniciales de los derivados del grupo LLAH III, eran las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	34.059	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	12.261	26-03-15	26-03-15	28-03-22	26-03-15
	TOTAL	**216.615**				

Con ocasión de la operación de refinanciación ejecutada en el mes de agosto de 2017 descrita en la Nota 20, dichos swaps fueron cancelados, siendo sustituidos por nuevos swaps que cubren el 100 % de los nuevos préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nocional). Dichos swaps, con vencimientos entre 7 y 12 años, tienen un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra tipo de interés variable y su valor reconocido en activo a largo plazo a 31 de diciembre de 2018 asciende a 1.144 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2018 (31 de diciembre de 2017: activo a largo plazo de 360 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2017).

Por otra parte, de los 7.904 miles de libras de la reserva de cobertura de flujos de efectivo asociada a dichos derivados previos existente en el momento de ejecución de la refinanciación, se llevaron a resultado financiero 5.067 miles de libras (5.780 miles de euros), estimándose que el resto del saldo reconocido en dicha reserva de cobertura debía permanecer en patrimonio, al continuar existiendo, de acuerdo con la documentación de cobertura existente, relación de cobertura para esa proporción de deuda. Por tanto, el saldo remanente de esa reserva se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios en 2022.

Las características de estos nuevos swaps son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	40.000	17-08-17	17-08-17	17-08-29	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17-08-17	17-08-17	17-08-27	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17-08-17	17-08-17	17-08-24	17-08-17
	TOTAL	**80.000**				

La dirección efectuó, para los nuevos derivados, el test de eficacia prospectivo basado en la coincidencia de los términos económicos del elemento cubierto y los términos económicos del instrumento de cobertura, y la conclusión alcanzada soporta la aplicabilidad a los mismos de la contabilidad de coberturas (ver Nota 2.1.2.1.B(iv)).

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	522.880	411.906
Derecho de crédito a recibir un inmueble	3.259	2.958
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(108.071)	(114.977)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	418.068	299.887
Clientes partes relacionadas (Nota 34)	4.912	3.523
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (Nota 34)	1.529	4.309
Deudores varios y otros activos	9.137	9.036
Periodificaciones por gastos anticipados	14.017	12.196
Personal	868	371
Activo por impuesto corriente	-	34
Otros créditos con las Administraciones Públicas	9.566	25.284
Total	**458.097**	**354.640**
Menos parte no corriente	**3.259**	**2.831**
Parte corriente	**454.838**	**351.809**

El valor razonable de los Clientes y otras cuentas a cobrar se aproxima a su valor en libros.

A 31 de diciembre de 2018 existen en este epígrafe 34.864 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 29.392 miles de euros están denominados en libras esterlinas (2017: 27.538 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 21.553 miles de euros están denominados en libras esterlinas).

En el epígrafe "Derecho de crédito a recibir un inmueble" se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 3.259 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 (2.831 miles de euros a 31 de diciembre de 2017).

El epígrafe"Deudores varios" recoge, principalmente, el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado. Asimismo, también se incluyen imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses.

El epígrafe "Otros créditos con las Administraciones Públicas" recoge al 31 de diciembre de 2018 un importe de 1.619 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2017: 15.913). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2018 y 2017 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

Asimismo, del saldo de clientes por importe de 418.068 miles de euros, a 31 de diciembre de 2018, existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 400.637 miles de euros (2017: 285.089 miles de euros) y cuentas a cobrar de por importe de 17.431 miles de euros (2017: 14.798) vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

El análisis de antigüedad de estas cuentas, al cierre de cada ejercicio, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Hasta 3 meses	11.866	9.846
Entre 3 y 6 meses	2.993	1.277
Más de 6 meses	2.572	3.675
	17.431	**14.798**

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a líneas aéreas y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El importe total está provisionado a cierre de cada ejercicio. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Menos de 3 meses	118	358
Entre 3 y 6 meses	33	72
Más de 6 meses	107.920	114.547
	108.071	**114.977**

Los movimientos de la provisión por deterioro del valor de las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar del Grupo se presentan a continuación:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Saldo inicial	114.977	123.452
Ajuste NIIF 9 (ver Nota 2.1.2.1)	925	-
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	(7.326)	(8.642)
Otros movimientos	(505)	167
A 31 de diciembre	**108.071**	**114.977**

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2018 se ha incluido en la línea de "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales", de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9 (ver Nota 2.1.2.1). En 2017 figuraron incluidas en la línea "Otros gastos de explotación" de la cuenta de resultados. Los importes que se cargan a la cuenta de provisión se suelen dar de baja contablemente cuando no hay ninguna expectativa de recibir efectivo adicional.

Adicionalmente a la variación negativa de 7.326 miles de euros (2017: variación negativa de 8.642 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones, durante el ejercicio 2018 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 5.513 miles de euros (2017: 2.571 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 1.813 miles de euros positivos que figuran en dicho epígrafe (2017: 6.072 miles de euros). (Nota 30).

El resto de las cuentas incluidas en las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar no contienen activos que hayan sufrido un deterioro del valor.

La máxima exposición al riesgo de crédito a la fecha del estado de situación financiera es el importe en libros de cada clase de cuenta a cobrar mencionado anteriormente. El Grupo no mantiene ninguna garantía como seguro de cobro.

14 Existencias

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Materias primas y otros aprovisionamientos	7.258	7.051
Total existencias	**7.258**	**7.051**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Caja y bancos	651.380	854.977
Efectivo y equivalentes al efectivo	**651.380**	**854.977**

Al 31 de diciembre de 2018 y de 2017, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2018 y de 2017 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2018	**2017**
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	-	2.094
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	19.829	30.834

16 Capital social y prima de emisión

El número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad dominante en cada uno de los ejercicios 2018 y 2017 son los siguientes:

	Miles de euros		
N.º de acciones	**Capital social**	**Prima de emisión**	**Total**
150.000.000	1.500.000	1.100.868	**2.600.868**

La Sociedad dominante fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una, suscritas en su totalidad por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad en ese momento adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad AENA mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. A 31 de diciembre de 2018 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2018 las participaciones superiores al 10 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2017 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
TCI Fund Management Limited [1]	11,32 %

[1] *The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,61 % a través de ciertos equity swaps (CFDS)*

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2017	**184.393**	**42.406**	**2.295.053**	**2.521.852**
Beneficio del ejercicio	114.806	-	1.117.199	1.232.005
Dotación de reserva de capitalización		28.160	(28.160)	-
Dividendos repartidos	-	-	(574.500)	(574.500)
Otros movimientos	-	-	667	667
A 31 de diciembre de 2017	**299.199**	**70.566**	**2.810.259**	**3.180.024**
Ajustes por adopción de IFRS 9	-	-	(795)	(795)
Beneficio del ejercicio	801	-	1.327.081	1.327.882
Dotación de reserva de capitalización		43.060	(43.060)	-
Dividendos repartidos	-	-	(975.000)	(975.000)
Otros movimientos	-	-	2.524	2.524
A 31 de diciembre de 2018	**300.000**	**113.626**	**3.121.009**	**3.534.635**

A 31 de diciembre de 2018 el epígrafe "Otros movimientos" recoge, principalmente, el impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas por importe de (116) miles de euros (2017: 699 miles de euros, contrarrestado por el pago del impuesto sobre la riqueza de (32) miles de euros efectuado en Aerocali) (Nota 9), así como el impacto de 1.359 miles de euros de la venta de 250.000 acciones de la serie B de GAP descrito en la Nota 9. También se recoge en este epígrafe la aportación de los socios minoritarios en LLAHIII por valor de 1.730 miles de euros contrarrestado por el impacto de (31) miles de euros al contabilizar a valor de mercado los servicios prestados a la matriz última ENAIRE por el parking de empleados.

En este epígrafe se incluye también un importe de 113.626 miles de euros de Reserva de capitalización que ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado. La reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables.

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2018 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S. A. bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
	2018
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.301.182
Aplicación:	
Dividendos	1.039.500
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	20.089
Reserva Voluntaria	241.593

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2017, al cierre del ejercicio 2018 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 299.198 miles de euros), alcanzando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

La distribución de los beneficios de la Sociedad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, aprobada por la Junta General de Accionistas el 25 de abril de 2017 fue la siguiente:

	Miles de Euros
	2017
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.219.751
Aplicación:	
Dividendos	975.000
Reserva Legal	802
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	43.060
Reserva Voluntaria	200.889

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2018 se ha pagado el dividendo propuesto de 975.000 miles de euros (ejercicio 2017: pago de dividendos de 574.500 miles de euros).

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a la limitación de que sólo podrán repartirse dividendos si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social.

18 Participaciones no dominantes y Otras reservas

a) Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:

	Segmento	País	Interés minoritario	2018	2017
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	49 %	(11.064)	5.426
				(11.064)	**5.426**

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2018 y 2017 ha sido el siguiente:

	LLAH III
A 1 de enero de 2017	**32.400**
Distribución de dividendos	(17.631)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(17.631)**
Resultado del período	(10.036)
Otro resultado global del ejercicio	693
Resultado global total del ejercicio	**(9.343)**
A 31 de diciembre de 2017	**5.426**
Distribución de dividendos	(18.390)
Otros movimientos	1.263
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(17.127)**
Resultado del período	(131)
Otro resultado global del ejercicio	768
Resultado global total del ejercicio	**637**
A 31 de diciembre de 2018	**(11.064)**

b) Otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2017		**(101.830)**	**(11.310)**	**(16.261)**	**30**	**(129.371)**
Cobertura flujo de efectivo		9.330	-	-	-	9.330
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(508)	-	-	(508)
Efecto fiscal		(2.122)	89	-	-	(2.033)
Transferencias a la cuenta de resultados		40.530	-	-	-	40.530
Efecto fiscal		(10.133)	-	-	-	(10.133)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(7)	(7)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(5.383)	-	(5.383)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(879)	-	(879)
A 31 de diciembre de 2017		**(64.225)**	**(11.729)**	**(22.523)**	**23**	**(98.454)**
Cobertura flujo de efectivo		(42.837)	-	-	-	(42.837)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(443)	-	-	(443)
Efecto fiscal		10.796	81	-	-	10.877
Transferencias a la cuenta de resultados		37.333	-	-	-	37.333
Efecto fiscal		(9.332)	-	-	-	(9.332)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	1.957	-	1.957
Diferencias de conversión – grupo		-	-	265	-	265
A 31 de diciembre de 2018		**(68.265)**	**(12.091)**	**(20.301)**	**23**	**(100.634)**

c) Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2018			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(4.040)	897	(3.143)
Diferencias de conversión	2.222	146	2.368
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(362)	(275)	(637)
Total	**(2.180)**	**768**	**(1.412)**
31 de diciembre de 2017			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	37.605	2.244	39.849
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 32)	(7)	-	(7)
Diferencias de conversión	(6.261)	(1.154)	(7.415)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(420)	(397)	(817)
Total	**30.917**	**693**	**31.610**

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Proveedores	777	229
Acreedores comerciales	212.750	187.550
Acreedores partes relacionadas (Nota 34)	29.958	29.566
Proveedores de inmovilizado	191.172	200.073
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 34)	2.230	5.034
Personal	28.799	30.376
Pasivo por impuesto corriente	24.889	3.279
Seguridad Social y otros impuestos	26.072	20.727
Anticipo de World Duty Free Group	41.714	40.497
Otros Anticipos de clientes	79.577	71.088
	637.938	**588.419**

En el ejercicio 2018 se incluyen en este epígrafe 78.584 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2017: 65.931 miles de euros).

El valor nominal de los proveedores y otras cuentas a pagar se aproxima a su valor razonable dado que el efecto del descuento financiero no es significativo.

En cuanto al epígrafe "Anticipo de World Duty Free Group", el 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *Duty free* y *Duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2018 el anticipo a corto plazo asciende a 41.714 miles de euros (2017: 40.497 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe "Otros pasivos a largo plazo", asciende a 38.296 miles de euros (2017: 80.011 miles de euros) (Nota 25).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. es la siguiente:

	2018	**2017**
	Días	**Días**
Periodo medio de pago a proveedores	48	51
Ratio de las operaciones pagadas	51	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	21	18

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2015, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

2. Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados.

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes.

   Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del estado de situación financiera.

	2018	**2017**
	Importe (miles de euros)	**Importe (miles de euros)**
Total pagos realizados	850.582	802.499
Total pagos pendientes	97.306	79.496

En el ejercicio 2018 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

20 Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 31 de diciembre de 2018 y 2017 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	5.338.222	6.104.218
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	649.913	649.888
Otros préstamos con entidades de crédito	344.019	346.585
Préstamos con accionistas LLAH III	51.854	52.280
Pasivos por arrendamiento financiero	17.959	20.152
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	47.590	-
Otros pasivos financieros	123.521	102.893
	6.573.078	**7.276.016**
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	647.654	683.540
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	1.841	1.848
Préstamos con entidades de crédito	51.419	19.346
Préstamos con accionistas LLAH III	398	401
Pasivos por arrendamiento financiero	2.246	2.152
Otros pasivos financieros	28.870	27.656
	732.428	**734.943**
Total corriente y no corriente	**7.305.506**	**8.010.959**

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2018 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

		Flujos de efectivo								
	31 de diciembre de 2017	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Ajustes saldo apertura entrada en vigor NIIF 9 (Nota 2.1 B)**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses**	**Altas**	**Diferencias de cambio**	**31 de diciembre de 2018**
No corriente										
Préstamo con ENAIRE	6.104.218	-	-	-	(877)	(765.976)	857	-	-	5.338.222
Préstamos con ent. crédito AENA	649.888	-	-	-	-	-	25	-	-	649.913
Otros préstamos con ent. crédito	346.585	-	-	-	-	-	264	-	(2.830)	344.019
Préstamos con accionistas LLAH III	52.280	-	-	-	-	-	-	-	(426)	51.854
Pasivos por arrendamientos financieros	20.152	-	-	-	-	(2.765)	550	79	(57)	17.959
E. P. acreedora por concesión AIRM	-	-	-	-	-	-	1.133	46.457	-	47.590
Otros pasivos financieros	102.893	30.526	(10.264)	-	-	(131)	497	-	-	123.521
Total no corriente	**7.276.016**	**30.526**	**(10.264)**	**-**	**(877)**	**(768.872)**	**3.326**	**46.536**	**(3.313)**	**6.573.078**
Corriente										
Préstamo con ENAIRE	683.540	-	(798.059)	(55.285)	(871)	765.976	52.353	-	-	647.654
Intereses devengados ent. crdto. AENA	1.848	-	-	(4.522)	-	-	4.515	-	-	1.841
Otros Préstamos con entidades crédito	19.346	32.779	-	(11.661)	-	-	11.470	-	(515)	51.419
Préstamos con accionistas LLAH III	401	-	-	(4.195)	-	-	4.195	-	(3)	398
Pasivos por arrendamientos financieros	2.152	-	(3.072)	-	-	2.765	347	33	21	2.246
Otros pasivos financieros	27.656	1.204	(121)	-	-	131	-	-	-	28.870
Total corriente	**734.943**	**33.983**	**(801.252)**	**(75.663)**	**(871)**	**768.872**	**72.880**	**33**	**(497)**	**732.428**
Total Deuda Financiera	**8.010.959**	**64.509**	**(811.516)**	**(75.663)**	**(1.748)**	**-**	**76.206**	**46.569**	**(3.810)**	**7.305.506**

Tal como se ha mencionado en la nota 2.2. a), con fecha fecha 15 de enero de 2019 se ha inaugurado y han comenzado las operaciones del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), cuya gestión se realizará por parte de la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia como titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias, durante un plazo de 25 años. Dicho acuerdo concesional se ha calificado como perteneciente al modelo de Activo Intangible de la CINIIF 12 y, por lo tanto, se ha registrado una Deuda con la Entidad Pública otorgante por el mismo importe del activo concesional y que se encuentra registrado en el epígrafe de E. P. acreedora por concesión AIRM.

Asimismo, como se observa, en 2018 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 798.059 miles de euros (Ver Nota 20.b). La variación en el epígrafe "Otros préstamos con entidades de crédito" se debe principalmente a una disposición neta a las pólizas de crédito del subgrupo formado por LLAH III y sus entidades dependientes por importe de 32.779 miles de euros. La variación en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida "Préstamos con accionistas LLAHIII" se debieron exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2017 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera fue la siguiente:

		Flujos de efectivo						
	31 de diciembre de 2016	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses/ Actualizaciones**	**Diferencias de cambio**	**31 de diciembre de 2017**
No corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 20.a)	7.487.181	-	-	-	(1.384.391)	1.428	-	6.104.218
Préstamos con ent. crédito AENA	-	650.000	(126)	-	-	14	-	649.888
Otros préstamos con ent. crédito	258.259	341.053	(255.137)	-	-	10.354	(7.944)	346.585
Préstamos con accionistas LLAH III	54.403	-	-	-	-	-	(2.123)	52.280
Pasivos arrendamiento financiero	22.649	-	-	-	(2.744)	585	(338)	20.152
Otros pasivos financieros	89.692	21.950	(9.193)	-	307	137	-	102.893
Total no corriente	**7.912.184**	**1.013.003**	**(264.456)**	**-**	**(1.386.828)**	**12.518**	**(10.405)**	**7.276.016**
Corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 20.a)	810.402	-	(1.497.288)	(76.735)	1.384.391	62.770	-	683.540
Intereses devengados ent. crdto. AENA	-	-	-	(540)	-	2.388	-	1.848
Otros Préstamos con entidades crédito	40.383	-	(23.148)	(6.590)	-	10.032	(1.331)	19.346
Préstamos con accionistas LLAH III	418	-	-	(4.212)	-	4.233	(38)	401
Pasivos arrendamiento financiero	1.996	-	(2.952)	-	2.744	384	(20)	2.152
Otros pasivos financieros	27.240	844	(121)	-	(307)	-	-	27.656
Total corriente	**880.439**	**844**	**(1.523.509)**	**(88.077)**	**1.386.828**	**79.807**	**(1.389)**	**734.943**
Total Deuda Financiera	**8.792.623**	**1.013.847**	**(1.787.965)**	**(88.077)**	**-**	**92.325**	**(11.794)**	**8.010.959**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2017, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 1.497.288 miles de euros (ver Nota 20.a).

La variación en los préstamos con entidades de crédito de AENA, se corresponde con la nueva financiación adquirida con entidades de crédito por importe de 650.000 miles de euros (Ver Nota 20.b).

La variación en otros préstamos con entidades de crédito corresponde principalmente a la refinanciación efectuada en la filial LLAH III (ver Nota 20.b) y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida "Préstamos con accionistas LLAHIII" se debe exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varía como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2018	2017	2018	2017
Deuda financiera con el Grupo	5.338.222	6.104.218	5.347.229	6.105.413
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	649.913	649.888	652.836	643.051
Préstamos con entidades de crédito	344.019	346.585	325.510	346.585
Préstamos con accionistas LLAH III	51.854	52.280	63.899	52.280
Pasivos por arrendamiento financiero	17.959	20.152	17.959	20.152
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	47.590	-	47.590	-
Otros pasivos financieros	123.521	102.893	123.521	102.893
Total	**6.573.078**	**7.276.016**	**6.578.544**	**7.270.374**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (81 bps) (2017: la curva swap Euribor 12M más un spread de 62 bps) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(a) Préstamo con ENAIRE (Nota 34)

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.479	6.109.084
Ajuste NIIF 9 (ver Nota 2.1.2.1)	(292)	-
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	(4.866)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**5.338.222**	**6.104.218**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	633.743	665.199
Ajuste NIIF 9 (ver Nota 2.1.2.1)	(584)	-
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	(471)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.896	18.812
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**647.654**	**683.540**
Total	**5.985.876**	**6.787.758**

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S. A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público AENA imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2018 ha sido del 1,30 % (2017: 1,45%)

En Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y los acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituyó íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a AENA S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial "ENAIRE" bajo los distintos contratos de financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

  Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

  a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;

  b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;

  c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;

  d) los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y

  e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

A efectos aclaratorios, se hace constar que se computará como Deuda Financiera, el endeudamiento que resulte en cada momento del contrato de reconocimiento de deuda que fue suscrito en fecha 1 de julio de 2011 (según sea novado en cada momento) entre AENA y ENAIRE.

Deuda Financiera Neta: significa la Deuda Financiera menos (i) los saldos de tesorería y efectivo, (ii) otros activos financieros corrientes, entendidos como tales las inversiones financieras temporales líquidas (excluyendo los activos financieros disponibles para su venta), por su valor de liquidación, y (iii) autocartera de libre disposición valorada de acuerdo con el precio de cierre del último día hábil de cotización referido al periodo de cálculo, siempre y cuando ésta no estuviera ya contabilizada en el apartado (ii) anterior.

Deuda Subordinada: significa aquel endeudamiento subordinado a las obligaciones presentes y futuras de AENA bajo el presente Contrato y que, además: (a) no establezca obligaciones de amortización de la misma (salvo aumentos de capital para compensar deudas) hasta después de la fecha de vencimiento final; (b) sus acreedores no estén facultados para solicitar el vencimiento anticipado de la misma hasta que las obligaciones de los Prestatarios bajo el presente Contrato no hayan sido satisfechas en su integridad; (c) no se encuentre garantizada por ningún tipo de garantía real o personal, salvo que dicha garantía esté igualmente subordinada; y (d) la subordinación y demás características descritas en esta definición se otorguen a favor del Prestamista.

EBITDA: significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA consolidado de AENA. A todos los efectos se excluirá del cómputo del EBITDA el resultado de explotación correspondiente a aquellas filiales que, pese a consolidar en el estado de situación financiera consolidado de AENA hayan obtenido financiación sin recurso a AENA, siempre que dicha financiación se haya excluido del cómputo de la Deuda Financiera a efectos del cálculo de los ratios.

Gastos Financieros: significa los gastos asociados a la Deuda Financiera, esto es, los gastos financieros contabilizados como tales, correspondientes a los doce (12) meses anteriores a la fecha de cálculo que corresponda, incluyendo (i) las diferencias de cambio relativas a intereses de la Deuda Financiera si éstas no estuvieran ya contabilizadas en dicha partida y (ii) las variaciones de valor razonable en los documentos de cobertura que se suscriban, en su caso, en relación con esta financiación.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA, significa el ratio resultante del cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio EBITDA / Gastos Financieros, significa el ratio resultante del cociente del EBITDA entre los Gastos Financieros para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio	2017	2018	2019	2020	2021 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.

- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.

- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la entidad pública empresarial "ENAIRE", con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firmó una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la entidad pública empresarial "ENAIRE", que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial "ENAIRE" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los coacreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o perdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRE".

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de codeudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRE" y por tanto se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer las correspondientes acciones procesales a las que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.

e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.

f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su estado de situación financiera, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: AENA conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de AENA, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de AENA, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el estado de situación financiera consolidado de AENA correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula "Activos Aeroportuarios", significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de AENA.

h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

- AENA se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA por parte de ENAIRE);

- Los importes impagados por AENA devengarán intereses de demora.

- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al Contrato de Reconocimiento de Deuda hubiese debido pagar AENA, ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA y la deuda reconocida en el Contrato de Reconocimiento de Deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.

- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA.

El desglose del total de la"Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2018, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	3.592.240
ICO	1.752.230
FMS	666.670
TOTAL Co-acreditada	**6.011.140**

De los 6.011.140 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad publica "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2018 asciende a un importe de 5.932.469 miles de euros, el 98,7 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepo de otros préstamos 43.755 miles de euros. El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 del Grupo. Asímismo, a dichas fechas, el Grupo ha cumplido con los ratios exigidos.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

A lo largo de 2016, tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se confirmó que la misma introducía un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta ese momento a la deuda de ENAIRE, de la que AENA es co-acreditada.

En particular, la entrada en vigor de la Circular obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0 %.

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y AENA son co-acreditadas, establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España.

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo de 2017 AENA llevó a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 amortizó anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, empleando la caja generada y suscrito deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros, con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,69 % anual.

Así mismo, en julio de 2018 AENA llevó a cabo una nueva amortización anticipada del total de la deuda que tenía pendiente con Depfa a dicha fecha, la cual ascendía a 166.075 miles de euros.

Como resultado de estas actuaciones, a 31 de diciembre de 2018 no existe deuda en AENA afectada por el cambio en la ponderación de riesgo.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo de los próximos años. En 2017 estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros, correspondientes al pago de la garantía requerida por el banco DEPFA para mantener su deuda con AENA, fueron provisionados a 31 de diciembre de 2016 y pagados el 22 de marzo de 2017. A 31 de diciembre de 2017 se registró un ingreso en concepto de recuperación de parte de este gasto por importe de 0,9 millones de euros. En 2018 los costes asociados a la cancelación anticipada de la deuda con Depfa han ascendido a 17,2 millones de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta el vencimiento original (15/09/2022). A 31 de diciembre de 2018 se ha registrado un ingreso de 1,0 millones de euros, en concepto de recuperación parcial de la garantía impuesta a la deuda cancelada durante ese año.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 3.2) al cierre del ejercicio 2018, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2018
2019	633.744
2020	633.619
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
Siguientes	3.112.311
Total	**5.976.223**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2018, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 798.059 miles de euros, de los cuales 166,1 millones de euros corresponden a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés fijo con Depfa Bank, según se ha explicado con anterioridad. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo						
	31 de diciembre de 2017	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Ajustes saldo de apertura entrada en vigor NIIF 9 (Nota 2.1. B)**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses**	**31 de diciembre de 2018**
No corriente								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.109.084	-	-	-	(877)	(766.020)	-	5.342.187
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(4.866)	-	-	-	-	44	857	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**6.104.218**	**-**	**-**	**-**	**(877)**	**(765.976)**	**857**	**5.338.222**
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	665.199	-	(798.059)	-	(871)	766.020	871	633.159
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(471)	-	-	-	-	(44)	114	(401)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	18.812	-	-	(55.285)	-	-	51.368	14.896
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**683.540**	**-**	**(798.059)**	**(55.285)**	**(871)**	**765.976**	**52.353**	**647.654**
Total	**6.787.758**	**-**	**(798.059)**	**(55.285)**	**(1.748)**	**-**	**53.210**	**5.985.876**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2017, correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 1.497.288 miles de euros, de los cuales 797,2 millones de euros corresponden a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank.

		Flujos de efectivo						
	31 de diciembre de 2016	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses**	**Variaciones valor razonable**	**31 de diciembre de 2017**
No corriente								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.493.942	-	-	-	(1.384.858)	-	-	6.109.084
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	-	-	-	467	1.428	-	(4.866)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**7.487.181**	**-**	**-**	**-**	**(1.384.391)**	**1.428**	**-**	**6.104.218**
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	777.629	-	(1.497.288)	-	1.384.858	-	-	665.199
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.039)	-	-	-	(467)	1.035	-	(471)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	(76.735)	-	61.735	-	18.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**810.402**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**1.384.391**	**62.770**	**-**	**683.540**
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	-	-	-	-	-	(176)	-
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**810.578**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**1.384.391**	**62.770**	**(176)**	**683.540**
Total	**8.297.759**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**-**	**64.198**	**(176)**	**6.787.758**

Así mismo, como resultado de un proceso de revisión de préstamos a tipo variable, en 2017 la Sociedad modificó el régimen de tipo, para aquellos préstamos a tipo revisable susceptibles de ser revisados, por un importe total de 478.632 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que pasaron a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,78 % anual (previamente 1,14 % anual).

En 2018, no ha tenido lugar ningún proceso de revisión que conlleve modificación de régimen de tipo de la deuda.

(b) Préstamos con entidades de crédito y Préstamos con accionistas LLAH III

A 31 de diciembre de 2018, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascienden a 395.438 miles de euros, de los cuales 344.019 miles de euros son deuda no corriente y 51.419 miles de euros son deuda corriente. Adicionalmente, AENA S.M.E., S.A. tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 649.913 miles de euros, y a corto plazo de 1.841 miles de euros.

En el ejercicio 2017, el total de Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascendía a 365.931 miles de euros , de los cuales 346.585 miles de euros son deuda no corriente y 19.346 miles de euros son deuda corriente. Adicionalmente, AENA S.M.E., S.A. tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 649.888 miles de euros, y a corto plazo de 1.848 miles de euros.

Los importes en libros de la deuda con entidades de crédito del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Miles de Euros (AENA)	651.754	651.736
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	353.730	324.664

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 46.740 miles, 51.854 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2018 (2017: 46.740 miles de libras, 52.681 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2017).

1**. Préstamos de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A.:**

Durante el año 2017 AENA tomó deuda con diversas entidades por importe de 650.000 miles de euros con un vencimiento de 5 años. El régimen de tipo de interés de esta deuda es de tipo fijo próximo al 0.69 % anual. El detalle es el siguiente:

Entidades financieras	Importe
BBVA	250.000
UNICAJA	150.000
ING	50.000
KUTXABANK	50.000
POPULAR	50.000
BNP	50.000
BANKINTER	25.000
SABADELL	25.000
TOTAL	**650.000**

En este préstamo se incurrió en una comisión de apertura de 126 miles de euros, de los cuales permanecen 87 miles de euros sin amortizar a 31 de diciembre de 2018.

De este modo, el saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo ascendía a 649.913 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 (31 de diciembre de 2017: 649.888 miles de euros).

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 1.841 miles de euros, provenientes de intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2017: 1.848 miles de euros).

Con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones euros con vencimiento de 2019 para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. En diciembre de 2018 se han cancelado estas pólizas firmándose, el 12 de diciembre de 2018, un nuevo contrato de Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros según el siguiente detalle por entidades:

La distribución por Entidades es la siguiente:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	**800.000**

El vencimiento de esta nueva Línea de Crédito, de la que no se ha dispuesto cantidad alguna al 31 de diciembre de 2018, es de 5 años prorrogable dos años más. Asimismo, el tipo de interés es variable, con un spread inicial sobre el Euribor a 1 mes de 0,275% y una comisión de utilización que varía entre el 0,075%, 0,15% y 0,33%, en función del saldo medio dispuesto según sea ≤ 33%, > 33% ≤ 66% ó > 66% respectivamente.

El spread inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

a) La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA conforme a la siguiente tabla:

CALIFICACIÓN CREDITICIA	Margen aplicable
A+/A1 o superior	0,225%
A/A2	0,250%
A-/A3	0,300%
BBB+/Baa1	0,350%
BBB/Baa2	0,400%
BBB-/Baa3 o inferior	0,550%

b) La evolución de parámetros de sostenibilidad de AENA en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que si la puntuación aumenta o diminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

2. Préstamos con entidades de crédito de LLAH III

Con fecha 4 de julio de 2017, el Consejo de Administración de London Luton Airport Holdings, aprobó la ejecución de la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 318 millones de libras (préstamo "bullet" a 7 años de 228 millones de libras con vencimiento el 22 de marzo del 2022, línea crediticia de 75 millones de libras para inversiones, y póliza de crédito de 15 millones de libras para circulante), así como la sustitución del swap de tipos de interés existente de nominal 159,6 millones de libras (ver Nota 12), con la finalidad de:

- Extender el vencimiento de la financiación y de los swaps,
- Disminuir el coste financiero,
- Aumentar la flexibilidad financiera.

La nueva financiación, por un total de 390 millones de libras, se compone de:

- Préstamo "bullet" a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) de 30 millones de libras
- Préstamo amortizable a 12 años de 40 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 10 años de 10 millones de libras,
- Colocación privada de bonos "bullet" a 10 años por importe de 40 millones de libras,
- Colocación privada de bonos amortizables a 12 años por importe de 190 millones de libras,
- Línea de crédito de 80 millones de libras a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) para necesidades corporativas y de circulante.

Esta nueva financiación se dispuso, a excepción de la línea de crédito, el día 17 de agosto de 2017. Los 6.941 miles de libras (7.917 miles de euros al tipo de cambio utilizado) de costes de transacción de la antigua financiación que permanecían en estado de situación financiera en ese momento sin amortizar todavía, fueron llevados a resultado financiero, al considerarse la nueva financiación modificación sustancial o cancelación de la deuda inicial.

Las principales características de la nueva financiación y su comparación con la existente previamente se detallan a continuación:

	Financiación existente	**Nueva financiación**	**Comentario**
Facilidades crediticias	£228m Préstamo "bullet" £75m Póliza Capex £15m Línea crédito	£80m Préstamos bancarios £230m Colocación privada de bonos £80m Línea crédito	El importe global se incrementa en £72m
Plazo de vencimiento	7 años vida media	10 años vida media	Incremento de la vida media de 3 años
Diferencial	Año 1: 165bps Año 2: 175bps Año 3: 185bps Año 4: 195bps Año 5: 200bps Año 6: 225bps Año 7: 250bps	Para el préstamo "bullet" de £30m y la línea de crédito: Año 1: 135bps Año 2: 140bps Año 3: 150bps Año 4: 160bps Año 5: 175bps Año 6: 190bps Año 7: 240bps Para los préstamos amortizables de £40m y £10m: Año 1 hasta vto.: 185bps	El coste medio de la deuda se reduce en 0.13 %
"Covenant" Deuda neta/EBITDA	2015: 8.25x 2016: 8.25x 2017: 7.5x 2018: 7.0x 2019: 6.5x 2020: 6.5x 2021: 6.0x	2017: 7.5x 2018: 7.5x 2019: 7.0x 2020: 7.0x 2021: 6.5x 2022: 6.0x 2023: 6.0x 2024: 5.0x 2025: 4.5x 2026: 4.0x 2027: 3.5x 2028: 2.5x 2029: 2.5x	Mejora de los ratios para proporcionar mayor flexibilidad financiera
"Covenant" Cobertura de intereses: EBITDA/ Costes financieros netos	De 2015 a 2021: 1.25x	De 2017 a 2029: 2.00x	

A 31 de diciembre de 2018 hay un saldo dispuesto de 43 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

A 31 de diciembre de 2017 existía un saldo dispuesto de 14 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante y 25 millones de libras para financiar inversiones.

3. Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.a), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11 % del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe "Préstamos con accionistas LLAH III" corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con AMP.

Este epígrafe solo ha tenido una variación de -426 miles de euros durante 2018 (2017: - 2.123 miles de euros), motivados en ambos casos por la fluctuación del tipo de cambio durante 2018 y 2017, respectivamente (Nota 31).

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2018 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero relativos a una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas´, determinado equipamiento informático (adquirido en 2018), y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran registrados como "inmovilizado material" del estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017.

Los importes en libros de la deuda denominada en moneda distinta del euro ascienden a:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Libras Esterlinas	7.853	8.482

Los pasivos por arrendamiento están efectivamente asegurados dado que los derechos sobre el activo arrendado revierten al arrendador en caso de incumplimiento.

El valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
– Menos de un año	2.247	2.153
– Entre 1 y 5 años	9.926	9.431
– Más de 5 años	8.032	10.720
Total	**20.205**	**22.304**

21 Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	91.710	90.263
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	33.234	32.106
	124.944	**122.369**
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	62.816	74.218
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	8.179	5.935
	70.995	**80.153**
Activos por impuesto diferido (neto)	**53.949**	**42.216**

El movimiento bruto en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	2018	**2017**
A 1 de enero	**42.216**	**53.981**
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados (Nota 32)	13.503	368
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 32)	1.422	(12.563)
Utilización de créditos	(2.335)	(2.335)
Ajuste cartera ACDL contra resultado (Nota 32)	-	(478)
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado (Nota 32)	(260)	(264)
Reclasificaciones	577	651
Diferencias de cambio	490	3.056
Otros	(1.664)	(200)
A 31 de diciembre	**53.949**	**42.216**

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos referidos a la misma autoridad fiscal, han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	**Amortización**	**Otros**	**Total**
A 1 de enero de 2017	**89.110**	**880**	**89.990**
Reclasificaciones	(652)	-	(652)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.007)	-	(6.007)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	110	-	110
Cargo/ (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	130	-	130
Diferencias de cambio	(3.418)	-	(3.418)
A 31 de diciembre de 2017	**79.273**	**880**	**80.153**
A 1 de enero de 2018	**79.273**	**880**	**80.153**
Reclasificaciones	(577)	-	(577)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(8.269)	-	(8.269)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	348	-	348
Cargo/ (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	(107)	-	(107)
Diferencias de cambio	(553)	-	(553)
A 31 de diciembre de 2018	**70.115**	**880**	**70.995**

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro créditos	Derivados	Deterioro inmovilizado	Otros	Total
A 1 de enero de 2017	**82.685**	**2.747**	**35.042**	**-**	**23.497**	**143.971**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.042)	(2.916)	-	-	1.319	(5.639)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(12.858)	-	191	(12.667)
Ajuste cartera ACDL	-	-	-	-	(478)	(478)
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados cambio tipos impositivos en Inglaterra	-	-	-	-	(154)	(154)
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra	-	-	125	-	(21)	104
Otros (**)	(55)	(43)	-	-	28	(70)
Diferencias de cambio	-	-	(51)	-	(312)	(363)
A 31 de diciembre de 2017	**76.253**	**(212)**	**22.258**	**-**	**24.070**	**122.369**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(5.086)	(315)	-	11.562	(927)	5.234
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	1.239	-	153	1.392
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-		(2.335)
Cargo a resultados por cambio de tipos impositivos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	-	-	88	88
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	44	-	(14)	30
Otros (**)	(826)	(840)		-	(105)	(1.771)
Diferencias de cambio	-	-	(1)	-	(62)	(63)
A 31 de diciembre de 2018	**68.006**	**(1.367)**	**23.540**	**11.562**	**23.203**	**124.944**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 14.006 miles de euros (2017: 16.431 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros, una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2018 (2017: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva de los Impuestos sobre Sociedades de 2017 y 2016 presentada en 2018 y 2017.

En el ejercicio 2018 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2017	Importe reconocido en 2018	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2018
Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos	**2018**	**2033**	-	14.168	(14.168)	-
Deducción por donaciones	**2018**	**2028**	-	12	(12)	-
Deducción doble imposición internacional	**2018**	**-**	-	700	(700)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	**2018**	**-**	-	2.335	(2.335)	-
Total			**-**	**17.215**	**(17.215)**	**-**

En el ejercicio 2017 las siguientes deducciones fueron aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2016	Importe reconocido en 2017	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2017
Deducciones en Canarias por inversiones Activos Fijos	**2016**	**2031**	-	-		-
	2017	**2032**	-	13.913	(13.913)	-
Deducción doble imposición internacional	**2017**	**-**		634	(634)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	**2017**	**-**	-	2.335	(2.335)	-
Total			**-**	**16.882**	**(16.882)**	**-**

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.

(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades: en la Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización.

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2018 y 2017, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

22 Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
Obligaciones en estado de situación financiera para:		
- Premios de permanencia	8.725	8.106
- Premios de jubilación anticipada	670	540
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	37.227	50.480
Pasivos por prestaciones a los empleados	**46.622**	**59.126**
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en estado de situación financiera	**46.622**	**59.126**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 28):		
- Premios de permanencia	1.154	455
- Premios de jubilación anticipada	26	23
- Planes de pensiones de aportación definida	2.750	2.247
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	791	8.905
	4.721	**11.630**
Recálculo de valoraciones para:		
- Premios de permanencia (22.a)	577	(121)
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL (22.d)	620	976
- Premios de jubilación anticipada (22.b)	96	11
	1.293	**866**

a) ***Premios de permanencia***

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera se han determinado como sigue:

	2018	2017
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	8.725	8.106
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	8.725	8.106
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el estado de situación financiera	**8.725**	**8.106**

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2017	**8.097**	**8.097**
Gasto/(Ingreso) por intereses	111	111
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	576	576
	687	**687**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(121)	(121)
	(121)	**(121)**
- Pagos del plan:	-	-
- Pagos de prestaciones	(557)	(557)
A 31 de diciembre de 2017	**8.106**	**8.106**
Gasto/(Ingreso) por intereses	111	111
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	577	577
	688	**688**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	577	577
	577	**577**
- Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(646)	(646)
A 31 de diciembre de 2018	**8.725**	**8.725**

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018 asciende a 1.265 miles de euros. (2017: 566 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2019 asciende a 766 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 15,97 años.

b) ***Premios de jubilación anticipada***

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello, podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. El valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2017	**540**	**540**
Gasto/(Ingreso) por intereses	8	8
Rendimiento esperado fondos afectos	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	26	26
	34	**34**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	96	96
	96	**96**
Extornos (Primas)		
• Extornos	**-**	**-**
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	**-**	**-**
A 31 de diciembre de 2018	**670**	**670**

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2017 fue el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2016	**498**	**498**
Gasto/(Ingreso) por intereses	8	8
Rendimiento esperado fondos afectos	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	23	23
	31	**31**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	11	11
	11	**11**
Extornos (Primas)		
• Extornos	**-**	**-**
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	**-**	**-**
A 31 de diciembre de 2017	**540**	**540**

c) ***Planes de pensiones de aportación definida***

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

Para este beneficio el Grupo ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Durante 2018 se han realizado aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, por importe de 498 miles de euros.

d) ***Planes de pensiones de prestación definida y de aportación definida de LLAOL***

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convietieron en miembros diferidos del mismo y dejaron de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesaron las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

El impacto inicial de este cierre del plan, producido el 31 de enero de 2017, sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 31 de diciembre de 2017 fue de 6,935 millones de libras (7.911 miles de euros).

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 6 % de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12 % del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2018 ha sido de 2.252 miles de euros (2017: 2.247 miles de euros).

Los compromisos de prestación definida de grupo LLAH III reconocidos en el estado de situación financiera consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2017	**177.459**	**177.459**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.169	4.169
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	791	791
	4.960	**4.960**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(13.582)	(13.582)
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	5.427	5.427
	(8.155)	**(8.155)**
Diferencias de conversión	(1.253)	(1.253)
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	271	271
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(8.667)	(8.667)
- Gastos de administración	(717)	(717)
A 31 de diciembre de 2018	**163.898**	**163.898**

(*) Por costes de administración

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2017	**(126.979)**	**(126.979)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(2.965)	(2.965)
Rendimiento esperado fondos afectos	8.775	8.775
	5.810	**5.810**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	1.044	1.044
Aportaciones al Plan por la empresa	(15.923)	(15.923)
Contribuciones de participantes en el Plan	-	-
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	8.660	8.660
- Gastos de administración	717	717
A 31 de diciembre de 2018	**(126.671)**	**(126.671)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**37.227**	**37.227**

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el estado de situación financiera consolidado en 2017, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan era el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2016	**168.805**	**168.805**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.345	4.345
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	8.905	8.905
	13.250	**13.250**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	6.014	6.014
	6.014	**6.014**
Diferencias de conversión	(6.775)	(6.775)
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	86	86
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(3.921)	(3.921)
A 31 de diciembre de 2017	**177.459**	**177.459**

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2016	**(124.335)**	**(124.335)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.091)	(3.091)
Rendimiento esperado fondos afectos	(5.038)	(5.038)
	(8.129)	**(8.129)**
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	**-**	**-**
Diferencias de conversión	4.944	4.944
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan por la empresa	(3.287)	(3.287)
Contribuciones de participantes en el Plan	(86)	(86)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	3.914	3.914
A 31 de diciembre de 2017	**(126.979)**	**(126.979)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**50.480**	**50.480**

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	**2018**	**2017**
Gasto/(Ingreso) por intereses	1.204	1.254
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	1.062	8.905
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	**2.266**	**10.159**

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan	2018	2017
Acciones	23 %	32 %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	3 %	4 %
Fondos de Inversión	46 %	62 %
Efectivo	28 %	2 %

- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben a variaciones en:

	2018	2017
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	8.775	(5.038)
Hipótesis financieras	(14.504)	4.233
Impacto del requisito de financiación mínima/ límite del activo	5.427	-
Experiencia demográfica	922	1.781
A 31 de diciembre	**620**	**976**

El pasivo neto ha sido reducido durante el año 2018 de un déficit de 50.480 miles de euros a un déficit de 37.227 miles de euros, principalmente como consecuencia de una sustancial contribución (15.652 miles de euros) hecha por la empresa durante el período. Cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos (principalmente el incremento en la tasa de descuento utilizada -del 2,4 % en 2017 al 2,8 % en 2018-) han reducido también el déficit, si bien este efecto ha sido parcialmente compensado por una rentabilidad de los activos inferior a la esperada y el impacto del ajuste derivado del requisito de financiación mínima, debido al nuevo Plan de contribuciones para la reducción del déficit implementado durante el período.

En 2017 una pequeña caída en la rentabilidad de los bonos corporativos fue compensada por un pequeño descenso en las expectativas de inflación, resultando en una pérdida de 4.233 miles de euros. Adicionalmente, hubo una pérdida de 1.781 miles de euros derivada de que la inflación real estuvo un 1 % por encima de la asumida a 31 de diciembre de 2016. Esta pérdida fue compensada parcialmente por una rentabilidad de los activos superior en 5.038 miles de euros a la esperada.

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales en miles de euros:

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos		
	Cambio en las hipótesis	**Incremento**	**Disminución**
Tasa de descuento	0,5 %	(15.215)	17.364
Tasa de inflación	0,5 %	12.515	(11.471)
		Un año más joven de lo asumido	**Un año más viejo de lo asumido**
Esperanza de vida	1 año	4.912	(4.880)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL acordó realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de marzo de 2023. La próxima aportación al Plan, por importe de 11.785 miles de libras, se realizará antes del 31 de diciembre de 2019. Adicionalmente, la Compañía realizará contribuciones de 240 mil libras por año para sufragar los costes de administración del Plan.

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La próxima valoración trianual del Plan de Pensiones estará referida a 31 de marzo de 2020.

23 Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2018 y 2017 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2018	**56.647**	**22.171**	**11.798**	**15.081**	**49.071**	**154.768**
Dotaciones	28.031	13.090	2.199	434	31.134	74.888
Reversiones/Excesos	(6.386)	(10.319)	(3.242)	(2.142)	(8.587)	(30.676)
Aplicaciones	(6.317)	(3.243)	(178)	(122)	(44.236)	(54.096)
Diferencias conversión	(14)	(1)	-	-	-	(15)
A 31 de diciembre de 2018	**71.961**	**21.698**	**10.577**	**13.251**	**27.382**	**144.869**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2017	**81.012**	**36.553**	**14.624**	**57.713**	**72.205**	**262.107**
Dotaciones	8.454	7.308	2.917	4.563	49.073	72.315
Reversiones/Excesos	(19.896)	(15.974)	(5.341)	(40.010)	(3.940)	(85.161)
Aplicaciones	(12.923)	(5.716)	(402)	(7.185)	(68.267)	(94.493)
A 31 de diciembre de 2017	**56.647**	**22.171**	**11.798**	**15.081**	**49.071**	**154.768**

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
No corriente	84.700	70.901
Corriente	60.169	83.867
Total	**144.869**	**154.768**

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 70.107 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 54.793 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce, hasta un total de 71.961 miles de euros (2017: 56.647 miles de euros), una provisión medioambiental de 1.854 miles de euros (2017: 1.854 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama.

El aumento en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2018 se ha debido a la aprobación de servidumbres acústicas en varios aeropuertos de la red española, lo que ha originado una dotación adicional de 28 millones de euros, y cuya contrapartida se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2018 por importe de 6.386 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda: los importes medios ascienden a 8.956 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas, para el que se estima un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto; y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.567 euros/vivienda).

En las Cuentas anuales del ejercicio 2017 se utilizó un coste medio unitario de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.795 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto). Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2017 por importe de 19.896 miles de euros se relacionó, fundamentalmente, con revisiones a la baja de la estimación de viviendas a aislar, así como con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.795 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto), frente a los 9.451 euros utilizado en las Cuentas anuales del ejercicio 2016. Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

El Grupo reconoce contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surge la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), o bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2018 y 2017 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas, reclamaciones de compañías aéreas y reclamaciones laborales.

Durante el ejercicio 2018 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 13.090 miles de euros, correspondían a reclamaciones de origen laboral (3.271 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (1.014 miles de euros), reclamaciones de contratistas de obras y otros riesgos (8.805 miles de euros). Durante el ejercicio 2017 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 7.308 miles de euros, correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (2.184 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (872 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras (956 miles de euros).

Durante el mismo período de 2018, las reversiones por importe de 10.319 miles de euros (2017: 15.974 miles de euros) corresponden, principalmente, a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con constructoras por importe de 5.047 miles de euros (2017: 10.603 miles de euros) para las que se estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 5.272 miles de euros (2017: 5.371 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe “Exceso de provisiones”, o disminuyendo los gastos de personal a causa de diversas sentencias laborales favorables obtenidas.

En particular, respecto a la provisión realizada en su día por sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales, se han revertido 1.380 miles de euros, dado que finalmente algunas compañías presentaron solicitudes de devolución de ingresos indebidos (conforme requería la sentencia) por un importe inferior al provisionado inicialmente. Durante el ejercicio 2018 se han pagado 1.169 miles de euros por este concepto.

Los directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona principalmente con prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor del Grupo.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios el Grupo ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2018 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 6.518 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, de los cuales 4.276 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.246 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2018, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2017: 6.390 miles de euros, de los cuales 4.276 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.113 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2017, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Existen provisiones adicionales por importe de 6,7 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 8,7 millones de euros), correspondientes a otros contenciosos en otros aeropuertos de la red.

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante los ejercicios 2018 y 2017 son consecuencia del resultado favorable, como consecuencia principalmente de diversas sentencias, de varios contenciosos que se consideró en su momento, por la experiencia en supuestos similares, que se resolverían de manera contraria a los intereses del Grupo.

El gasto de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2018, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, han ascendido a 310 miles de euros (31 de diciembre de 2017: efecto positivo de 4.594 miles de euros).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que AENA podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, el Grupo aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de AENA, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. El Grupo podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

De acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del DORA, en 2018 se mantiene el esquema de incentivos comerciales aprobado en febrero de 2017, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 22.547 miles de euros en el ejercicio de 2018 (neta de la reversión de 8.587 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 45.133 miles de euros en el mismo período de 2017 (neta de la reversión de 3.940 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores), siendo importante destacar que el incentivo comercial de 2017 se inició con fecha 1 de abril, coincidiendo con la temporada de verano, por lo que no se devengaron incentivos asociados al tráfico del primer trimestre de 2017. Se han producido pagos de 44.236 miles de euros contra esta provisión durante el período (2017: 68.267 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2018 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 27.382 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 49.071 miles de euros).

b) Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe "Provisiones para actuaciones medioambientales", como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017, la Sociedad dominante mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra AENA, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a AENA el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia.

De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para AENA puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son AENA, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.

(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por AENA, ENAIRE y la DGAC, en el que se exponía el modo en el que se iba a proceder a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indicaba que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exigía realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se han realizado han sido las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, siempre que fuese posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

Con fecha 4 de septiembre de 2017, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre anterior, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concedía una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado debería pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre de 2017, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre de 2017, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre de 2017, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concedía una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluyó el 22 de febrero de 2018.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se recibió providencia del Tribunal Superior de Justicia mediante la cual se requiere al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días informara a la Sala sobre "si para la valoración técnica pendiente sobre el ruido necesaria para la ejecución de la sentencia es imprescindible la entrada en el domicilio propiedad de uno de los vecinos, dadas las muchísimas dificultades que se están produciendo para llevar a cabo la medición en el mismo".

[1] *Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.*

Dicha solicitud se producía toda vez que se había completado la totalidad de las actuaciones a realizar, a excepción de la evaluación de los niveles de ruido en la vivienda del vecino mencionado, en la que, hasta la fecha no se había conseguido permiso del ocupante (arrendatario) para acceder a la misma.

En su escrito de 15 de marzo el Abogado del Estado, aportando los informes elaborados al efecto, solicitó al TSJ que declarase que no era necesaria la entrada en la vivienda del vecino mencionado para dar por ejecutada la sentencia, añadiendo que, en cualquier caso, las ejecutadas (Ministerio de Fomento, ENAIRE y AENA) procederían a realizar cuantas acciones la Sala considerase necesarias para completar la ejecución. Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado relativas a todas las actuaciones e informes que se habían realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo.

Por sucesivas peticiones de las partes se fue ampliando el plazo para presentar alegaciones, habiendo terminado este plazo el pasado día 15 de junio de 2018, tras el cual, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba:

(i) Desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino.
(ii) Declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, AENA presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha 30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018. En este punto, el TSJ debe decidir sobre la admisión del recurso y emplazar a AENA para personarse ante el Tribunal Supremo.

Ministerio de Defensa

El Ministerio de Defensa ha instado el cumplimiento del apartado sexto del Acuerdo Marco entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a AENA, de fecha 28 de junio de 1998, y en consecuencia, obtener el pago de la compensación presupuestaria acordada por el Consejo de Estado, en su dictamen de fecha 8 de octubre de 1998. Respecto del riesgo efectivo que podría comportar esta reclamación, es de difícil evaluación, toda vez que el citado informe del Consejo de Estado, en su conclusión SEGUNDA, afirma que la compensación económica por el cambio de adscripción, tendrá lugar sólo en el supuesto en que la instalación haya tenido uso militar. En consecuencia, si esta instalación estaba destinada a la aviación civil, a pesar de encontrarse ubicada dentro de una instalación militar, no correspondería indemnizar a Defensa. A la fecha de formulación de estas cuentas, existe solo una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, si bien podría ampliarse a otras instalaciones. De la investigación efectuada parece deducirse que el aeródromo de Son Bonet nunca tuvo uso militar. El informe de la abogacía del Estado que se solicitó al efecto no ha sido concluyente, pero dado que no nos han acreditado el uso militar del recinto se ha contestado al Ministerio en los siguientes términos:

"No se ha encontrado referencia alguna al uso militar de la instalación, al contrario, todas las reseñas hablan de Son San Joan como el aeródromo militar de la isla.

Por todo lo anteriormente expuesto y de acuerdo al dictamen del Consejo de Estado de 8 de octubre de 1998 no corresponde la referida compensación presupuestaria".

No ha habido contestación al citado escrito de fecha de registro de salida de 21 de enero de 2019.

En cuanto al importe que pudiera corresponder si finalmente hubiera que hacer frente a este pago, se determinaría por una comisión paritaria integrada por representantes de Defensa y AENA, que se crearía en el momento que se determinara fehacientemente que existe una obligación por parte de AENA de compensar al Ministerio de Defensa.

Expropiaciones

Asimismo, el Grupo se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 la Sociedad dominante mantiene controversias legales con arrendamientos en aeropuertos de la red AENA que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en tramitación judicial. La dirección del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 15,6 millones de euros. La dirección del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía de las Prestaciones Patrimoniales operada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 las compañías aéreas recurrieron las liquidaciones practicadas ante el TEAC (Tribunal Económico Administrativo Central).

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por AENA en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el período 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos casi la totalidad de las compañías. Adicionalmente:

El Tribunal Económico-Administrativo Central resolvió las reclamaciones económico-administrativas promovidas por varias compañías, en sentido desestimatorio, confirmando las liquidaciones emitidas por AENA.

Durante el año 2015, diversas compañías aéreas presentaron recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos.

En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables dieron lugar inicialmente a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de Nota 21).

Por todo ello, la dirección del Grupo no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

Otras reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad dominante mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre de 2018 la dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

c) Activos contingentes

Déficit de tarifa

En septiembre de 2012 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) llevó a cabo la supervisión de la propuesta de actualización y modificación tarifaria presentada por AENA para el ejercicio 2013.

La supervisión de la propuesta tarifaria de AENA para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (Directiva 2009/12/CE). En España, dicho marco está constituido, principalmente por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003) –en la redacción dada por (i) la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y (ii) Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; que tienen por finalidad incorporar al ordenamiento español la Directiva 2009/12/CE–. En el ámbito institucional, la incorporación de la Directiva 2009/12/CE exigía la creación de un organismo regulador con funciones supervisoras en el ámbito de la fijación y actualización de las tarifas aeroportuarias. Así, se creó la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, por medio del Real Decreto ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, y la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), de conformidad con la Ley 3/2013, de 4 de junio, por la que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Por otra parte, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (la Ley 14/2018) introduce importantes reformas en el sistema tarifario de los servicios aeroportuarios básicos. La Ley 14/2018 prevé que, a partir del año 2018, las tarifas aeroportuarias se recojan en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que será aprobado quinquenalmente por el Consejo de Ministros. Sin embargo, en relación con las tarifas del año 2016, se aplicó el régimen transitorio que regía con carácter previo a la aprobación del primer DORA, de conformidad con las Disposiciones Transitorias Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima de la Ley 18/2014.

De acuerdo con este marco regulatorio, los ingresos de AENA derivados de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos tienen la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público. En consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones está sometida, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. De conformidad con la Ley 1/2011, la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos está sujeta a un modelo de doble caja (dual till), que impone un modelo de distribución de los costes asociados a cada una de las actividades que realiza AENA, distinguiendo entre las actividades reguladas (los servicios aeroportuarios básicos) y el resto de actividades del gestor aeroportuario.

Según el Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2014, emitido por el Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) (actualmente integrado en la CNMC) el 12 de septiembre de 2013, el déficit tarifario para 2013 quedó fijado en 298 millones de euros (que se corresponde con el aprobado por la DGAC ajustado al índice de precios al consumo real), los cuales, capitalizados al 7,04 % para obtener su valor a 31 de diciembre de 2014, toman el valor de 318,98 millones de euros. El déficit tarifario declarado por la CNMC para 2013 en la Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, asciende a 179,33 millones de euros.

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2014 verificó que la modificación tarifaria para 2014 define un ajuste por déficit para 2014 de 286.790 miles de euros. Dicho Informe establecía igualmente que en caso de que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, se decidiera que el incremento aplicado a las cuantías de las prestaciones fuera inferior al 2,5 %, el valor del déficit para 2014 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312.000 miles de euros.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja (*dual till*), la reasignación de costes de actividades reguladas a comerciales que defiende el Acuerdo impugnado se corresponde al 40 % de la cantidad de 69,8 millones de euros, esto es, a una variación de 27,9 millones de euros. Con fecha 13 de mayo de 2015, AENA interpuso recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de fecha 23 de abril, que dio lugar al Procedimiento Ordinario 318/2015 (Recurso 318/2015). Este recurso fue declarado inadmisible por la Audiencia Nacional en su Auto de 29 de julio (confirmado por el Auto de la Audiencia Nacional de 10 de noviembre de 2015) por considerar que se dirigía contra una actuación administrativa no susceptible de impugnación. Contra dichos Autos, AENA interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo (Recurso de Casación 4009/2015). El Tribunal Supremo, mediante su Sentencia n.º 1082/2017, de 19 de junio, estimó Recurso de Casación 4009/2015, declarando admisible el Recurso 318/2015.

El fallo de la referida Sentencia del Tribunal Supremo expresamente indica en su apartado Segundo que: “Se acuerda admitir el recurso contencioso-administrativo núm. 318/2015 interpuesto por la entidad Aena Aeropuertos S.A.U. contra el acuerdo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Sala de Supervisión Regulatoria, de 23 de abril de 2015 por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de AENA, debiendo la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional continuar la tramitación del referido recurso”.

En consecuencia, AENA solicitó la reanudación de la tramitación del procedimiento, que se entregase copia del expediente administrativo y se emplazase a AENA para formular demanda.

Recurso 318/2015

Con fecha 12 de junio de 2018 AENA presentó la demanda contra el acuerdo de 23 de abril de 2015. A lo largo de los meses de octubre y noviembre de 2018 han presentado las contestaciones a la demanda tanto la Abogacía del Estado como las compañías de usuarios y aéreas.

Mediante Auto de 14 de diciembre de 2018 la Audiencia Nacional acuerda recibir el pleito a prueba señalando la ratificación del informe pericial para el 17 de enero de 2018.

Con fecha 4 de enero de 2019, AENA solicita que la ratificación del perito se sustituya por la extensión de los efectos de la prueba pericial practicada en el recurso nº 355/2015, teniendo en cuenta la identidad de objeto de ambos procesos, así como el hecho de que en aquella ocasión no hubo preguntas de la parte contraria.

La Audiencia Nacional accede a dicha petición mediante providencia de fecha 11 de enero de 2019 en la que deja sin efecto el señalamiento. Asimismo, da traslado a las demás partes personadas para que aleguen lo que a su derecho convenga sobre la incorporación al ramo de prueba de este procedimiento de la grabación del acto de ratificación de la pericial celebrada en el procedimiento 355/15. El mencionado plazo para alegaciones venció el 18 de enero de 2019 sin que la Audiencia se haya pronunciado a fecha de este informe sobre ninguna otra actuación.

Recurso 355/2015

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de AENA para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Esta Resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de 23 de abril, a efectos de la propuesta de revisión tarifaria que se ha sometido a su aprobación por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2016. Contra esta Resolución, el Grupo interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional (Recurso 355/2015). La tramitación del Recurso 355/2015 quedó suspendida hasta la resolución del citado Recurso de Casación 4009/2015. Finalmente, la Audiencia Nacional, mediante Providencia de 12 de diciembre de 2017, acordó emplazar a AENA para presentar la correspondiente demanda.

Con fecha 28 de febrero de 2018 AENA presentó demanda contra la Resolución de 23 de julio de 2015. A lo largo de los meses de mayo y junio de 2018 han presentado las contestaciones a la demanda tanto la Abogacía del Estado como las compañías de usuarios y aéreas.

La ratificación pericial se produce el 26 de julio de 2018 tras lo cual, mediante Diligencia de Ordenación se acuerda declarar concluso el periodo de prueba e iniciar el plazo de conclusiones. Ambas partes presentan sus conclusiones durante los meses de septiembre y octubre.

Mediante providencia de fecha 16 de noviembre de 2018 la Audiencia señala para votación y fallo el 16 de enero de 2019, pero dicha fecha queda en suspenso por Diligencia de Ordenación de 13 de diciembre de 2018 sin que se fije señalamiento alternativo.

El Grupo considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el estado de situación financiera en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	**2018**	**2017**
1 de enero	**552.079**	**582.648**
Adiciones	73.808	11.935
Imputaciones a resultados	(95.076)	(42.504)
31 de diciembre	**530.811**	**552.079**

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

	31 de diciembre de 2018	**31 de diciembre de 2017**
No corriente	495.594	511.927
Corriente	35.217	40.152
Total	**530.811**	**552.079**

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias (ver Nota 13).

Durante el ejercicio 2018, se ha aplicado a resultados el saldo restante de las subvenciones de capital relacionadas con los activos objeto de deterioro y mencionados en la nota 6, por un importe de 26.700 miles de euros.

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2018 y 2017 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Programa Operativo Andalucía	2.443	2.451
Programa Operativo C. Valenciana	-	1.319
Programa Operativo R. de Murcia	4.579	5.570
Programa Operativo C. de Galicia	42.714	-
Programa Operativo Com. Canarias	18.233	-
Programa Operativo C. Extremadura	1.561	-
Programa Operativo C. Castilla y León	904	-
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	17.663	-
Total Fondos Feder Cobros	**88.097**	**9.340**

Al cierre del ejercicio 2018 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

25 Otros pasivos a largo plazo

Tal y como se indicaba en la Nota 19, el 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. A 31 de diciembre de 2018 el anticipo a largo plazo que queda pendiente de compensar asciende a 38.296 miles de euros (2017: 80.011 miles de euros).

	Pasivo Largo plazo	
	2018	**2017**
Fianzas y otros	10.945	11.398
Periodificaciones (Nota 19)	38.296	80.011
Total	**49.241**	**91.409**

26 Compromisos

a) *Compromisos medioambientales*

La dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2018 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 529,2 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende 243,0 a millones de euros (2017: inversiones por 508,2 millones de euros y amortizaciones por 229 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas por el Grupo durante el ejercicio 2018, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 60.896 miles de euros (2017: 14.474 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Palma Mallorca	24.785	1.374
Valencia	23.655	358
Sevilla	3.346	156
Bilbao	2.776	705
Londres-Luton	1.261	-
Madrid/Barajas	936	4.930
Tenerife Norte	645	1.642
Barcelona	543	1.358
San Sebastián	518	-
Ibiza	491	-
Gran Canaria	480	417
Alicante	309	1.212
Tenerife Sur	305	28
Málaga	144	767
Menorca	53	155
Santiago	-	418
Resto Aeropuertos	649	954
Total	**60.896**	**14.474**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

		Miles de euros
	2018	**2017**
Reparaciones y conservación	(9.504)	(7.049)
Servicios profesionales independientes	(2.423)	(1.255)
Otros servicios medioambientales	(2.947)	(2.859)
Total	**(14.874)**	**(11.163)**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2018 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 23.897 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2017: 23.096 viviendas), destacando las 12.902 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2017: 12.861 viviendas), 2.990 en Alicante-Elche (2017: 2.882 viviendas), 1.800 viviendas en Valencia-Manises (2017: 1.647 viviendas), 1.520 en Bilbao (2017: 1.432), 836 en Palma de Mallorca (2017: 836) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2017: 811 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de AENA, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

b) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 829,7 millones de euros (2017: 563,0 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

c) *Compromisos por arrendamiento operativo*

La Sociedad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera (*)	Madrid	31/01/2024	3.750	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/01/2018	942	Renta sin revisión

(*) Este contrato, que inicialmente vencía en 2018, ha sido objeto de renovación durante 2017, ampliándose el período de arrendamiento hasta 2024.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento en 2018 por importe de 6.367 miles de euros (2017: 6.112 miles euros).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento del contrato) son los siguientes:

	2018	2017
Menos de 1 año	3.551	4.949
Entre 1 y 5 años	15.545	18.767
Más de cinco años	-	330
Total	**19.096**	**24.046**

Por otra parte, el acuerdo de concesión del aeropuerto de London Luton con el ayuntamiento de Luton (ver Nota 2.6.d), establece un canon concesional en función del tráfico de pasajeros, pero con una cantidad mínima garantizada de 3 millones de libras anuales. La concesión finaliza en el año 2031.

d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2018	2017
Menos de 1 año	707.679	616.687
Entre 1 y 5 años	1.402.744	1.405.955
Más de cinco años	148.219	14.884
Total	**2.258.642**	**2.037.526**

27 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2018	2017
Otras pérdidas	(9)	1
Otras ganancias	1.838	2.968
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**1.829**	**2.969**

El importe de Otras ganancias de los ejercicios 2018 y 2017 recoge, principalmente, incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28 Gastos por prestaciones a los empleados

	2018	2017
Sueldos y Salarios, incluidos otras indemnizaciones por despidos	(311.573)	(298.138)
Costes de Seguridad Social	(95.029)	(91.774)
Costes por pensiones (Nota 22)	(3.541)	(11.152)
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	(1.180)	(479)
Otros gastos sociales	(12.402)	(15.612)
Total gastos de personal	**(423.725)**	**(417.155)**

La variación retributiva interanual que se observa en los gastos de personal tiene su origen, principalmente, en el acuerdo alcanzado entre AENA S.M.E., S.A. y las organizaciones sindicales el 12 de noviembre de 2018.

Ambas partes acordaron una subida del 1,50% para el primer semestre de 2018, con efectos del 1 de enero de 2018 al 30 de junio de 2018; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2018 (1,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2018 al 31 de diciembre de 2018 (2017: subida salarial del 1 % para el ejercicio e incremento de la masa salarial en concepto de productividad en 8,5 millones de euros adicionales, asociado al cumplimiento de los objetivos).

La Seguridad Social se ha incrementado por los mismos motivos.

Adicionalmente, el grupo LLAH III recogía en el ejercicio 2017 un incremento en este epígrafe de 8,8 millones de euros, debido, principalmente al impacto del cierre del plan de pensiones de prestación definida de LLAOL reflejado en la línea “coste por pensiones” (ver también Notas 5 y 22).

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

	31/12/2018(*)			31/12/2017 (*)		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta dirección	10	2	12	7	2	9
Directivos y titulados	964	733	1.697	940	704	1.644
Coordinadores	833	329	1.162	809	301	1.110
Técnicos	3.038	1.426	4.464	3.004	1.431	4.435
Personal de apoyo	576	525	1.101	551	485	1.036
Totales	**5.421**	**3.015**	**8.436**	**5.311**	**2.923**	**8.234**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2018 ascendieron a 807 (2017: 1.026).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2018(*)	2017(*)
Alta dirección	11	10
Directivos y Titulados	1.671	1.603
Coordinadores	1.148	1.078
Técnicos	4.454	4.451
Personal de apoyo	1.082	1.032
Total	**8.366**	**8.174**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2018 ascendieron a 937 (2017: 983).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 15 miembros (12 hombres y 3 mujeres) a 31 de diciembre de 2018 (2017: 11 hombres y 4 mujeres).

A 31 de diciembre de 2018 el Grupo cuenta con una plantilla media de 112 empleados con discapacidad (2017: 115).

29 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018	2017
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.400	9.777
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.707	1.075
Otros ingresos de explotación	**11.107**	**10.852**

30 Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de "Aprovisionamientos" del ejercicio 2018 y 2017 es el siguiente (en miles de euros):

	2018	2017
Compras de otros aprovisionamientos	(694)	(1.054)
Trabajos realizados por otras empresas	(172.242)	(173.122)
Total	**(172.936)**	**(174.176)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden a 3.631 miles de euros (2017: 2.906 miles de euros), así como a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), y Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE (Nota 34) que ascienden a 136.472 miles de euros (2017: 138.930 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado en marzo de 2014 con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por AENA (Nota 34) por importe de 10.000 miles de euros (2017: 10.000 miles de euros), así como 1.428 miles de euros de servicios prestados por INECO (2017: 2.228 miles de euros) (Nota 34).

b) *Otros gastos de explotación*

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018	2017
Arrendamientos y cánones	(6.367)	(6.112)
Reparación y conservación	(268.990)	(256.839)
Servicios profesionales independientes	(56.383)	(49.785)
Servicios Bancarios	(700)	(653)
Relaciones Públicas	(5.618)	(6.255)
Suministros	(95.870)	(91.666)
Otros servicios	(187.411)	(153.106)
Servicios de vigilancia y Seguridad	(167.100)	(145.276)
Tributos	(153.792)	(154.153)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 13)	-	6.072
Otros gastos de gestión corriente	(66.058)	(53.139)
Otros gastos de explotación	**(1.008.289)**	**(910.912)**

El epígrafe de "Reparación y conservación" recoge, principalmente, gastos de reparación de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los "Suministros" se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los "Otros servicios" corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, primas de seguros y servicios de información al público. El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE, de la Sociedad matriz. El epígrafe de "Otros gastos de gestión corriente" recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Notas 7 y 26), por importe de 54.981 miles de euros (2017: 50.691 miles de euros).

31 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018	2017
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(28.813)	(37.813)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(69.588)	(64.197)
Gastos financieros por liquidación de derivados (Nota 12)	(37.332)	(40.530)
Actualización de provisiones	(119)	(119)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Notas 6 y 7)	604	525
Total gastos financieros	**(135.248)**	**(142.134)**

	2018	2017
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 34)	500	429
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones (Nota 23)	-	4.593
Otros ingresos financieros	2.485	1.869
Total ingresos financieros	**2.985**	**6.891**

	2018	2017
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(513)	(4.340)
Baja/ deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(229)	(7)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	**(742)**	**(4.347)**
Gastos financieros netos	**(133.005)**	**(139.590)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2018 respecto a 2017 son las siguientes:

- El epígrafe de gastos financieros con terceros incluye en 2018 un gasto por intereses de expropiaciones que asciende a 310 miles de euros procedentes de contenciosos expropiatorios, frente a los beneficios de 4.593 miles de euros de 2017 (véase Nota 23 Provisión de expropiaciones e intereses de demora).

- El aumento en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con ENAIRE" se produce como consecuencia de la cancelación anticipada de la deuda con Depfa Bank en julio de 2018, que ha llevado asociada un coste de ruptura de 17.249 miles de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta la fecha del vencimiento original (15 de septiembre de 2021) (véase Nota 20). Este efecto ha sido en gran parte compensado por un descenso de la deuda media de 819,5 millones de euros y un leve descenso del tipo de interés medio.

- El descenso en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros", está relacionado principalmente con el impacto inicial de la refinanciación en el subgrupo LLAH III efectuada en 2017, que hizo aumentar sus gastos financieros de 2017 hasta 32,3 millones de euros, frente a 19,1 millones de euros en 2018 (ver Notas 12 y 20.b). Adicionalmente, los gastos financieros por deudas con terceros de la sociedad dominante AENA aumentan en 3 millones de euros debido a los intereses derivados de la nueva financiación con entidades de crédito de la Sociedad dominante (Nota 20.b), que han ascendido a 4,5 millones de euros en 2018 (2017: 2,4 millones de euros correspondiente a 7 meses de 2017 -junio a diciembre).

- La variación en el epígrafe de diferencias de cambio ha sido causada principalmente por la evolución del tipo de cambio GBP/EUR en la valoración del préstamo de accionistas del grupo LLAHL III (Nota 20). En 2018, el impacto negativo ha sido de 0,4 millones de euros (Notas 3.2 y 20), en tanto que en 2017 el impacto negativo fue de 2,1 millones de euros.

32 Impuesto sobre las ganancias

El gasto por el Impuesto sobre las ganancias se compone de:

	2018	2017
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(438.188)	(388.735)
Ajuste cartera ACDL contra resultado (Nota 21)	-	(478)
Cambio tipos impositivos en Reino Unido (Nota 21)	(260)	(264)
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	463	(176)
Total impuesto corriente	**(437.985)**	**(389.653)**
Impuesto diferido (Nota 21)	13.503	368
Deducciones generadas (Nota 21)	14.880	14.547
Impuesto sobre las ganancias	**(409.602)**	**(374.738)**

La partida "Ajustes de ejercicios anteriores y otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación al deterioro de inmovilizado, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2018 y 2017 ha sido del 25 % para las empresas del grupo radicadas en España. Para el subgrupo LLAH III, cuyo domicilio fiscal está en el Reino Unido, ha sido del 19 % en 2018 (2017: 19,25%).

Por otra parte, como consecuencia de la aprobación de una bajada de tipos impositivos en Inglaterra, en 2018 se ha procedido a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un mayor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 260 miles de euros, de los cuales se abonan, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 348 miles de euros, y, por otra, se cargan, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por impuestos diferidos" del Activo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 88 miles de euros (ver Nota 21).

- Un aumento del epígrafe "Activos por impuestos diferido" por importe de 30 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

En 2017 se procedió igualmente a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un mayor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 264 miles de euros, de los cuales se abonan, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 110 miles de euros, y, por otra, se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por impuestos diferidos" del Activo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 154 miles de euros (ver Nota 21).

- Un aumento del epígrafe "Activos por impuestos diferido" por importe de 104 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2018	2017
Resultado antes de impuestos	**1.737.353**	**1.596.707**
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(434.338)	(399.177)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	5.039	4.732
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	255	(1.032)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(674)	(3.078)
- Reserva capitalización	5.868	11.099
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	14.880	14.547
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	(260)	(264)
- Ajuste cartera ACDL	-	(478)
- Ajuste de ejercicios anteriores	649	(153)
- Ajustes negativos del impuesto	(761)	(705)
- Reversión Pasivo Impuesto diferido derivado adquisición LLAH III	575	-
- Otros	(835)	(229)
Gasto por impuesto	**(409.602)**	**(374.738)**

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2018			2017		
	Antes de impuestos	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**	**Antes de impuestos**	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 18)	(4.425)	1.282	(3.143)	52.581	(12.732)	39.849
Pérdidas y ganancias actuariales (Nota 18)	(777)	140	(637)	(986)	169	(817)
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18)	-	-	-	-	-	(7)
Otro resultado global	**(5.202)**	**1.422**	**(3.780)**	**51.595**	**(12.563)**	**39.025**
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 21)	-	1.422	-	-	(12.563)	-
	-	**1.422**	**-**	**-**	**(12.563)**	**-**

Otros asuntos:

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2018, están abiertos a inspección los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2014 y siguientes.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

33 Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Resultado del ejercicio (miles de euros)	1.327.882	1.232.005
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	8,85	8,21

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2018 y 2017 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34 Transacciones y saldos con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRE", poseedora de una participación del 51 % en el Capital Social de AENA S.M.E., S.A.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas, aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

A continuación, se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2018	2017
-Sociedad última	**1.467**	**1.726**
ENAIRE	1.467	1.726
-Empresas asociadas	**7.055**	**6.752**
Sacsa	931	761
AMP	5.764	5.602
AEROCALI	360	389
-Empresas vinculadas	**355**	**334**
SENASA	236	236
INECO	112	93
AEMET	-	-
ISDEFE	7	5
Total	**8.877**	**8.812**

(b) Compra de bienes y servicios

	2018	2017
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	**137.630**	**140.003**
ENAIRE	137.630	140.003
–Empresas asociadas	**792**	**-**
AMP	10	-
AEROCALI	782	-
–Empresas vinculadas	**28.189**	**27.447**
SENASA	1.338	1.359
INECO	13.846	12.897
AEMET	10.000	10.000
ISDEFE	3.005	3.191
Total	**166.641**	**167.450**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
-Empresas del grupo	**234**	**320**
ADI	234	320
–Empresas vinculadas	**4.057**	**8.665**
INECO	2.058	5.729
ISDEFE	1.999	2.936
Total	**4.291**	**8.985**

El importe del servicio recibido de ENAIRE se corresponde principalmente con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública

- ENAIRE

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AENA", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros.

Con fecha 31 de octubre de 2017, AENA y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de AENA para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2018 han ascendido a 80,3 miles de euros (2017: 7,1 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 20,1 miles de euros (2017: 1,8 miles de euros).

- Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 se suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. en la que ésta presta a AENA servicios de verificación en vuelo. La duración es de 3 años con prórrogas anuales salvo denuncia expresa.

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con AENA S.M.E., S.A la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo es de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que exista acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fija anualmente y es revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2018 los servicios prestados alcanzan el importe de 113 miles de euros (2017: 104 miles de euros).

- Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S,M,E., S.A.

Con fecha 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S,M,E., S.A. contrata a AENA, S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 3 años desde la firma del mismo. Entre los servicios prestados destacan los siguientes;

- Dirección financiera
- Dirección asesoría jurídica y gestión patrimonial
- Dirección de Recursos Humanos
- Dirección de Gabinete de Presidencia
- Dirección comercial
- Dirección de comunicación

La prestación de servicios se desarrollará en dos fases;

1. Etapa Pre-operativa: desde la firma del acuerdo hasta la entrada en funcionamiento del Aeropuerto.
2. Etapa Operativa: comienza desde la entrada en funcionamiento del Aeropuerto hasta la extinción del acuerdo.

En 2018 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 2.000 miles de euros.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

- INECO

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

- ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a AENA una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

- AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios, AENA y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales.

AENA, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 euros desde entonces, lo que equivale a un pago total que asciende a 10 millones de euros al año.

(c) *Ingresos por participación en empresas vinculadas*

	2018	2017
-Empresas vinculadas	**500**	**429**
ACDL	-	12
ESSP SAS	500	417
Total (Nota 31)	**500**	**429**

Según se indica en la Nota 11, en los ejercicios 2018 y 2017, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación. La liquidación total de la sociedad ACDL se realiza con fecha 24 de diciembre de 2017, fecha en la que finaliza el plazo para que la solicitud de liquidación al Registro de Compañías en el Reino Unido sea considerada, aunque es con fecha 9 de enero de 2018 cuando el Registro de Compañías da a ACDL el estatus de compañía disuelta. Previamente, se realizaron liquidaciones parciales, a través del reparto del excedente de caja vía dividendos, razón por la cual se considera un activo a corto plazo a partir del ejercicio 2016.

En el ejercicio 2017, los dividendos recibidos por la Sociedad fueron decretados por el Consejo de Administración de ACDL el 17 de julio de 2017 por importe de 11 miles de libras esterlinas (12 miles de euros).

Adicionalmente, en el 2018 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 500 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 417 miles de euros).

Véanse ingresos financieros por dividendos aprobados de asociadas en Nota 9.

Durante el ejercicio 2018 LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 33.200 miles de GBP (37.531 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha percibido 19.141 miles de euros, y el resto, 18.390 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

Durante el ejercicio 2017 LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 31.900 miles de GBP (35.930 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. percibió 18.299 miles de euros, y el resto, 17.631 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 35 Otra Información.

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2018	**2017**
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**3.943**	**3.376**
SACSA	122	96
AMP	3.793	3.248
AEROCALI	28	32
- Vinculadas	**179**	**47**
INECO	139	33
SENASA	34	14
AEMET	1	-
ISDEFE	5	-
- Entidad dominante última	**790**	**100**
ENAIRE	790	100
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 13)	**4.912**	**3.523**

	2018	2017
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**782**	**-**
AEROCALI	782	-
- Vinculadas	**6.307**	**9.102**
SENASA	1	13
INECO	4.453	6.625
AEMET	833	833
ISDEFE	1.020	1.631
- Entidad dominante última	**25.099**	**25.498**
ENAIRE	25.099	25.498
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 19)	**32.188**	**34.600**

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compras y venta de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

En el epígrafe "Otras cuentas a cobrar con partes vinculadas" se recogen 1.529 miles de euros (Nota 13) correspondientes a dividendos aprobados de la asociada SACSA pendientes de cobro a 31.12.18 (2017: total 4.309 miles de euros, de los cuales 2.609 miles de euros correspondían a dividendos aprobados pendientes de cobro procedentes de AEROCALI, y 1.700 miles de euros a saldos deudores con ENAIRE que se han cobrado en 2018).

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y de la prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas" (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(f) Préstamos y derivados con partes vinculadas (Nota 20)

	31 de diciembre de	
	2018	**2017**
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.479	6.109.084
Ajuste NIIF 9 (Ver Nota 2.1)	(292)	-
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(3.965)	(4.866)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**5.338.222**	**6.104.218**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	633.744	665.199
Ajuste NIIF 9 (Ver Nota 2.1)	(584)	-
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	(471)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	14.895	18.812
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**647.654**	**683.540**
	5.985.876	**6.787.758**

Los valores razonables de los préstamos con la Sociedad (entidad pública empresarial "ENAIRE") se desglosan en la Nota 20.

Según se indicaba en la Nota 20, con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. Con fecha de 29 de julio de 2015 la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a AENA S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial "ENAIRE" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos (véase Nota 20).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, AENA no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 de la Sociedad**.**

35 Otra información

Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante los ejercicios 2018 y 2017, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2018	2017
Servicios de auditoría	176	159
Otros servicios de verificación	42	42
Otros servicios	95	73
Total	**314**	**274**

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de revisión limitada de estados financieros intermedios, servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA y sus sociedades controladas durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2018 y 2017, con independencia del momento de su facturación.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado al Grupo durante los ejercicios 2018 y 2017, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2018	2017
Servicios de auditoría	64	87
Otros servicios de verificación	10	3
Otros servicios	7	72
Total	**81**	**162**

Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2018 y 2017 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2018			2017		
Concepto	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.376	-	**1.376**	1.192	-	**1.192**
Dietas	26	120	**146**	24	125	**149**
Primas de seguros	7	-	**7**	6	-	**6**
Total	**1.409**	**120**	**1.529**	**1.222**	**125**	**1.347**

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2018 se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 10 puestos de alta dirección y por el Presidente-Consejero Delegado, y en Aena Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. por 1 puesto de alta dirección.

Asimismo, las retribuciones percibidas durante el ejercicio de 2017, se correspondieron con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 9 puestos de alta dirección y por el Presidente-Consejero Delegado.

Asimismo, los Administradores no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2018 y 2017, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2018 y 2017 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los Administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 10.372 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 588 miles de euros).

El 27 de marzo de 2013 el grupo TBI vendió su participación en Cardiff International Airport Limited a WGC Holdco Limited, quedando TBI sujeta a ciertas garantías como vendedor (la Garantía). El 29 de diciembre de 2015 Abertis sustituyó a TBI en la Garantía. Dada la participación de Aena Internacional en ACDL, el 15 de febrero de 2016 Abertis y Aena Internacional suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional se compromete, en caso de que Abertis esté obligada a pagar alguna suma bajo la Garantía, a abonarle el 10 % de dicha suma hasta un importe máximo de 2.941 miles de libras, que es el 10 % del importe total garantizado. La vigencia de este compromiso era hasta el 31 de enero de 2018, fecha en que expiró la Garantía.

36 Hechos posteriores

Con fecha 15 de enero de 2019, se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones. Tal como se indica en la nota 1, con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el “Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por AENA en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

2018

"AENA S.M.E., S.A."
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2018 continúa reflejando el positivo desempeño de Aena[1] tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, el 24 de julio de 2018 el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación, es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

  En su facultad de Autoridad de Supervisión Independiente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) resolvió el 10 de diciembre de 2018 declarar aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena.

- A nivel operativo, destaca que el tráfico en los aeropuertos gestionados por Aena continúa registrando nuevos records, con un volumen de 280,3 millones de pasajeros en el período (+5,8% respecto al año anterior), incluyendo el aeropuerto de Luton.

  En los aeropuertos de la red española, el tráfico creció igualmente un 5,8%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de 263,8 millones de pasajeros, impulsado por la continuidad de los favorables datos del sector turístico y el excelente comportamiento del tráfico nacional. Este crecimiento está en línea con la previsión de tráfico de pasajeros de Aena para el ejercicio 2018, estimada en un aumento del 5,5% (con una variación de ± 1%) en los aeropuertos de la red de España.

  Por lo que se refiere al tráfico internacional, ha aumentado un 4,1%, a pesar de la disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,0%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y la devaluación de la libra respecto al euro.

  Por su parte, el tráfico nacional ha aumentado un 10,0%, favorecido por la positiva evolución de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas de un 50% a un 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017 y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla desde el 16 de julio de 2018.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 4.320,2 millones de euros (+7,3% respecto a 2017[2]), afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias a partir del 1 de marzo de 2017 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2018.

- En la actividad comercial, es relevante señalar que en el mes de mayo iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat los nuevos arrendatarios de los 49 puntos de venta adjudicados en el primer trimestre de 2018. La nueva oferta ocupará una superficie de cerca de 16.000 m² que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto en un 19% y la incorporación de las últimas tendencias gastronómicas.
  Los nuevos contratos suponen un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Barcelona, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 30% frente a los ingresos de 2017.

  Respecto a la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, los nuevos arrendatarios iniciaron la actividad en el mes de septiembre. La nueva oferta mantendrá una superficie total de más de 6.500 m², repartida en 25 locales, y las obras de implantación de las nuevas marcas concluirán en el primer semestre de 2019. Estos contratos suponen una mejora estimada del 30% en los ingresos de esta actividad en Málaga respecto a 2017 (para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales).

- El EBITDA del período ha alcanzado 2.656,6 millones de euros que supone un incremento del 5,5% respecto a 2017, incluyendo 78,7 millones de euros de la consolidación de Luton y el impacto neto extraordinario de 19,6 millones de euros derivados de la interrupción de las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha comenzado su funcionamiento.

  Excluido este impacto, el EBITDA del período aumenta un 6,3%, hasta 2.676,1 millones de euros.

[1] Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Sociedad")

[2] En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

En este ejercicio, se ha puesto de manifiesto el alza de los costes de servicios prestados por terceros en los concursos licitados desde finales de 2016, los cuales han entrado en vigor con mayores costes asociados, reflejando el significativo incremento de tráfico experimentado en los aeropuertos de la red de Aena en España en los últimos años, las condiciones pactadas en los convenios colectivos sectoriales, así como los requerimientos de servicio ligados al cumplimiento de los niveles de calidad del DORA.

Así, dicho alza de costes de los servicios prestados por terceros se ha reflejado en la partida de "Otros gastos de explotación", que crece un 10,5%, afectada por la entrada en vigor en 2018 de los contratos correspondientes a los nuevos servicios de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), los nuevos contratos de seguridad privada, así como el inicio de los servicios de limpieza y carros portaequipajes adjudicados entre el segundo y el tercer trimestre.

- El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.737,4 millones de euros frente a 1.596,7 millones de euros en 2017 y el resultado neto del período asciende a 1.327,9 millones de euros, un 7,8% superior al registrado al 31 de diciembre de 2017 (1.232,0 millones de euros).

- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, se ha situado en 1.947,7 millones de euros al cierre del ejercicio, lo que supone una disminución del 3,3% frente a 2.014,6 millones de euros en 2017, afectado por un cobro extraordinario de impuestos en 2017 (110,5 millones de euros) y por el cambio en el primer semestre de 2018 de la forma de pago de una compañía aérea, de pre-pago a aval (28,4 millones de euros). Excluyendo ambos efectos, el flujo de caja operativo habría aumentado un 3,8% (71,9 millones de euros).

La ratio de deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se ha reducido a 2,5x a 31 de diciembre de 2018 frente a 2,8x a 31 de diciembre de 2017.

Esta solidez financiera, se ha reflejado en la mejora de la calificación crediticia otorgada a Aena por Moody's en abril, elevada a "A3" desde "Baa1", manteniendo la perspectiva estable, la cual fue confirmada en el mes de noviembre (tras la publicación del Plan Estratégico 2018-2021), así como en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, en mayo.

- En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ascendió a 524,6 millones de euros (incluyendo 53,2 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que representa un aumento de 153,4 millones de euros respecto al mismo período del año anterior, de los cuales 101,8 millones de euros corresponden a pagos de inversión ejecutada y certificada a finales de 2017. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA.

- El 10 de octubre, Aena presentó su Plan Estratégico para los años 2018-2021. Este Plan, que fue aprobado por el Consejo de Administración el 29 de mayo, tiene como objetivo consolidar el crecimiento de la Sociedad e impulsar nuevas líneas de negocio generadoras de valor, a través de nueve líneas de acción que giran en torno a los dos pilares de Aena: el negocio regulado y el negocio no regulado.

En el negocio regulado, el asociado a la actividad aeronáutica, la estrategia se centra en consolidar el liderazgo, dotando a los aeropuertos de mayor capacidad, manteniendo tarifas competitivas y mejorando los niveles de calidad de servicio.

En el negocio no regulado, se trabajará en la diversificación y búsqueda de nuevas oportunidades como fuente de crecimiento futuro. Para ello, se van a rediseñar y optimizar los servicios comerciales, se llevará a cabo el desarrollo de proyectos inmobiliarios y se impulsará la expansión internacional.

- Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto anual de la sociedad matriz Aena S.M.E, S.A., excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aplicará a la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política.

- Con ocasión de la presentación del Plan Estratégico 2018-2021, la Sociedad comunicó que estima para el ejercicio 2019 un crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos en España del 2,0%. Esta estimación se

considera que podrá variar en un entorno de ± 0,5%.

- El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 6,93 euros por acción con cargo al beneficio de 2018. Este dividendo supone distribuir el 80% del beneficio neto de Aena S.A. y representa un incremento del 6,6% respecto al año anterior.

- Durante 2018, la evolución de la cotización de la acción ha fluctuado entre un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 133,0 euros. La acción ha cerrado el período en 135,8 euros, una caída del 19,7% que refleja en gran medida la evolución general del mercado español en este período, en el que el IBEX35 acumuló una pérdida del 15,0%.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía de España continúa la senda de crecimiento y el transporte aéreo constituye una de sus principales industrias.

Según datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, el crecimiento del PIB en el conjunto del año 2018 respecto a 2017 se estima en un 2,5% y en el cuarto trimestre de registró un crecimiento interanual del 2,4%, tasa similar a la del tercer trimestre.

Por su parte, la contribución del transporte aéreo es de especial relevancia (según ACI-Intervistas en España genera aproximadamente el 5,9% del PIB) y está fuertemente vinculado a una de las principales industrias, el turismo, que según Exceltur, tuvo una contribución al PIB español de un 11,8% en 2018, y cuyos indicadores continúan evolucionando favorablemente, alcanzando cifras récord de turistas extranjeros.

Así, los datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejan que en 2018 visitaron España 82,8 millones de turistas, un 1,1% más que el año anterior, siendo Reino Unido (18,5 millones de turistas), Alemania (11,4 millones) y Francia (11,3 millones) los principales emisores.

No obstante, en 2018 estos mercados han mostrado una variación del -1,6%, -4,1% y +0,7% respectivamente, claramente inferiores a los crecimientos que han experimentado en los últimos años. Ello se debe, entre otras razones, a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y, adicionalmente, en el caso de los turistas del Reino Unido (que en la red de Aena representan el 16,7% del tráfico de pasajeros de 2018) por la evolución de la cotización de la libra frente al euro y, en general, por el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit).

Por comunidades, Cataluña fue la principal comunidad autónoma de destino en 2018, con el 23,1% del total de los turistas, seguida de Baleares (con el 16,7%) y Canarias (con el 16,6%).

Y lo que es más destacable desde la perspectiva de Aena: más de un 81% de los turistas accedieron a España por vía aérea, utilizando por consiguiente alguno de nuestros aeropuertos

Asimismo, hay que resaltar la posición relevante de España también como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

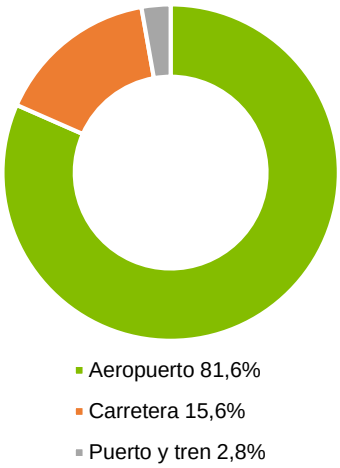


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

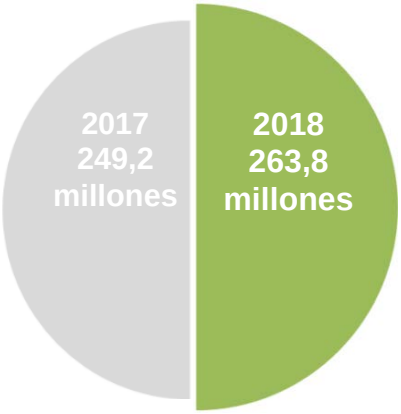
En 2018, el tráfico en los aeropuertos de la red de España creció un +5,8%, hasta alcanzar 263,8 millones de pasajeros, batiendo un nuevo record de pasajeros transportados, habiendo sido julio y agosto los dos mejores meses de la historia de Aena. En el cuarto trimestre el tráfico aumentó un 6,9% (frente al incremento del 9,7% en el primer trimestre, 4,8% en el segundo trimestre y 3,7% en el tercer trimestre).

El crecimiento experimentado en 2018 se ha visto favorecido por la positiva evolución del tráfico nacional (+10,0%), que ha alcanzado 80,8 millones de pasajeros y representa el 30,6% del tráfico total de la red, impulsado por la tendencia de crecimiento de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas de un 50% a un 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017 y desde el 16 de julio de 2018 a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla.

El tráfico internacional, ha aumentado un 4,1%, alcanzado 183,0 millones de pasajeros, y su contribución al tráfico total disminuye al 69,4% (70,5% en 2017), observándose una disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,0%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España que en un entorno de estabilidad son muy competitivos, y por el impacto del Brexit y su reflejo en la evolución de los tipos de cambio.

En número de movimientos de aeronaves, se han registrado 2.300.189 operaciones, lo que supone un incremento del 5,8% respecto al mismo período del año anterior.

El volumen de mercancías sigue creciendo significativamente, un 9,9%, habiendo superado 1 millón de toneladas.



+5,8%
Pasajeros 2018

2017: +8,2%

+5,8%
Aeronaves 2018

2017: +6,3%

+9,9%
Mercancías 2018

2017: +15,2%

Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

2.3. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

El reparto porcentual de pasajeros muestra que el volumen se mantiene concentrado en los siete principales aeropuertos de la red:

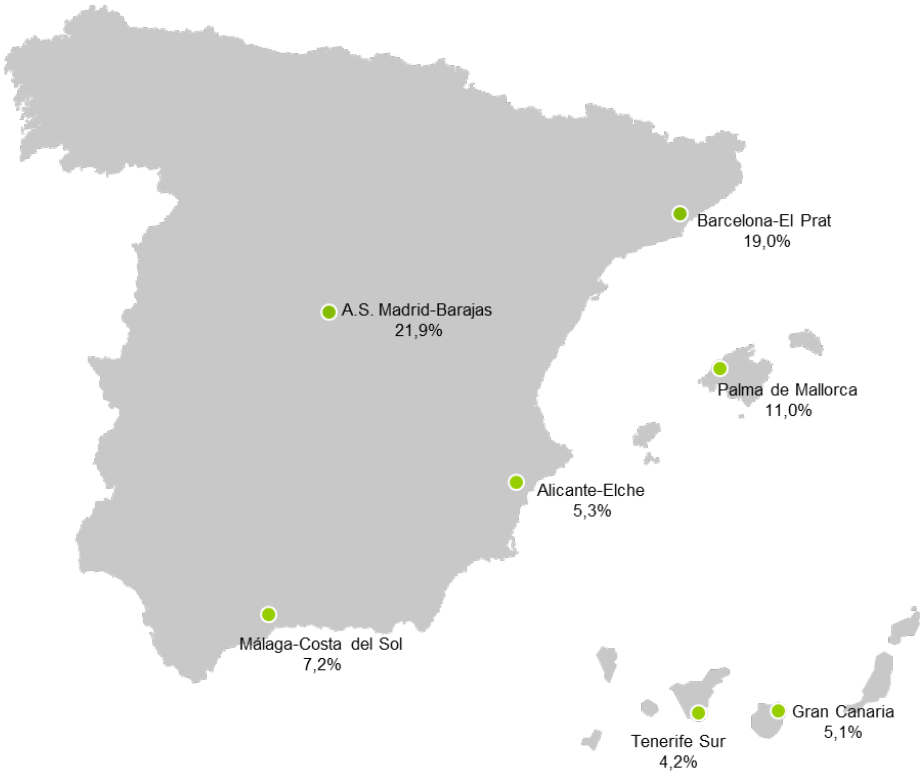


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

La evolución del tráfico por aeropuertos en 2018 se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Miles	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	57,9	8,4%	21,9%	409,8	5,7%	17,8%	518.859	9,9%	51,3%
Barcelona-El Prat	50,2	6,1%	19,0%	335,7	3,7%	14,6%	172.940	10,8%	17,1%
Palma de Mallorca	29,1	4,0%	11,0%	220,3	5,5%	9,6%	10.018	-1,7%	1,0%
Total Grupo Canarias	45,3	2,8%	17,2%	416,5	9,3%	18,1%	37.433	-0,4%	3,7%
Total Grupo I	66,2	6,0%	25,1%	548,0	5,1%	23,8%	38.032	2,0%	3,8%
Total Grupo II [1]	13,6	6,5%	5,2%	187,5	4,1%	8,2%	171.121	17,3%	16,9%
Total Grupo III	1,5	18,2%	0,6%	182,4	6,0%	7,9%	62.471	3,0%	6,2%
TOTAL	**263,8**	**5,8%**	**100,0%**	**2.300,2**	**5,8%**	**100,0%**	**1.010.873**	**9,9%**	**100,0%**

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

[1] *Incluye los datos de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier (1,3 millones de pasajeros y 9.179 movimientos de aeronaves en 2018), las cuales se han interrumpido con fecha 15 de enero de 2019, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha entrado en explotación (ver Nota 2.2 de la Memoria consolidada).*

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupos de aeropuertos

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, concentrando un 21,9% del total de pasajeros de la red de España (57,9 millones). En 2018, su número de pasajeros ha aumentado un 8,4% respecto al mismo período del año anterior (+7,4% el tráfico nacional y +8,8% el internacional).

En cuanto al número de aeronaves, han operado en este aeropuerto 409.832 aeronaves, un 5,7% más que en 2017.

También la carga, que supone más de la mitad del volumen total registrado en la red, ha aumentado un 9,9% hasta las 518.859 toneladas transportadas.

En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, el tráfico de pasajeros ha crecido un 6,1% (+5,7 el tráfico nacional y +6,2% el internacional) hasta 50,2 millones.

En número de operaciones se han registrado 335.651 movimientos, lo que supone un incremento del 3,7%, y la carga mantiene la tendencia de crecimiento significativo, un 10,8% de aumento del volumen de mercancías hasta 172.940 toneladas (el 17,1% del total de carga manipulada en la red).

El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 29,1 millones de pasajeros y un crecimiento del 4,0% (+9,9% el tráfico nacional y +2,2% el internacional).

El número de operaciones de aeronaves ha aumentado un 5,5%, hasta alcanzar la cifra de 220.329.

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros registrado en los 8 aeropuertos canarios aumentó un 2,8%, hasta 45,3 millones (+15,5% los pasajeros en vuelos nacionales y -3,3% en vuelos internacionales).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I creció en pasajeros un 6,0% hasta 66,2 millones, destacando Sevilla (+24,9%), Valencia (+15,2%) y Bilbao (+10,0%). El tráfico en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol aumentó un 2,1% (hasta 19,0 millones de pasajeros) y Alicante-Elche un 2,0% (hasta 14,0 millones de pasajeros). El tráfico nacional en este grupo de aeropuertos ha crecido un 11,2% y el internacional un 4,1%.

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 6,5%, hasta 13,6 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido tanto en la evolución del tráfico nacional (+8,9%) como del tráfico internacional (+3,1%).

En este grupo, cabe destacar el aumento del 17,3% del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza, que ha concentrado el 16,5% de la carga manipulada en la red.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado un incremento del 18,2% (hasta 1,5 millones de pasajeros).

Por su volumen de carga, es destacable en este grupo el crecimiento del 2,8% registrado en el aeropuerto de Vitoria (el 6,1% del total de la mercancía manipulada en la red).

La actividad de marketing aeroportuario ha tenido un impacto muy positivo durante el año 2018, que se refleja en la apertura de 343 nuevas rutas[1] desde los aeropuertos de la red de Aena: 38 con destinos domésticos, 285 rutas de medio radio[2] y 20 de largo radio[3].

Los aeropuertos en los que se han abierto un mayor número de rutas nuevas han sido: Palma de Mallorca (64), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (28), Málaga-Costa del Sol (26), Tenerife Sur (21) y Barcelona-El Prat (21). Por aerolíneas, Ryanair ha sido la aerolínea con mayor número de nuevas rutas (59), seguida por Laudamotion (40), easyJet (22) y Vueling (15).

Por destinos, son destacables las nuevas rutas abiertas desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con Shenzen (operada por Hainan Airlines), San Francisco (Iberia), Los Ángeles y Nueva York (Norwegian). Desde el Aeropuerto Barcelona-El Prat, Level ha establecido una nueva ruta con Boston, Asiana con Seúl y Ethiad con Abu-Dhabi. Desde el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol se han abierto cuatro rutas de largo radio con: Doha (operada por Qatar), Jeddah y Riyadh (Saudia Airlines), y Kuwait (Kuwait Airlines). Y por último, desde Tenerife Norte, Plus Ultra ha abierto una conexión con Caracas.

Por otra parte, durante 2018 han abierto bases las compañías Volotea, SAS y Thomas Cook Balearics en los aeropuertos de Bilbao, Málaga y Palma de Mallorca, respectivamente.

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, además del aumento de la cuota de pasajeros nacionales (30,6% en 2018), cabe destacar el significativo crecimiento del tráfico con Asia (+29,6%) y Norteamérica (+16,6%) que, aunque en términos absolutos son mercados con un peso reducido, pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas por la Sociedad.

El crecimiento del tráfico con Asia es especialmente relevante, al haberse triplicado en los tres últimos años. En la actualidad, este mercado cuenta con 16 destinos y 1,1 millón de pasajeros (frente a 6 destinos y 368.000 pasajeros en 2015).

Región	**Pasajeros 2018**	**Variación %**
Europa [(1)]	161.592.201	3,2%
España	80.773.105	10,0%
Latinoamérica	7.638.118	7,1%
Norteamérica [(2)]	5.973.719	16,6%
África	3.393.658	9,5%
Oriente medio	3.240.858	8,3%
Asia y Otros	1.141.747	29,6%
TOTAL	**263.753.406**	**5,8%**

(1) Excluye España
(2) Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

[1] Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2018 y menos de 1.000 en 2017.
[2] Rutas de menos de 4.000 Km y destino EEE (excluyendo España).
[3] Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

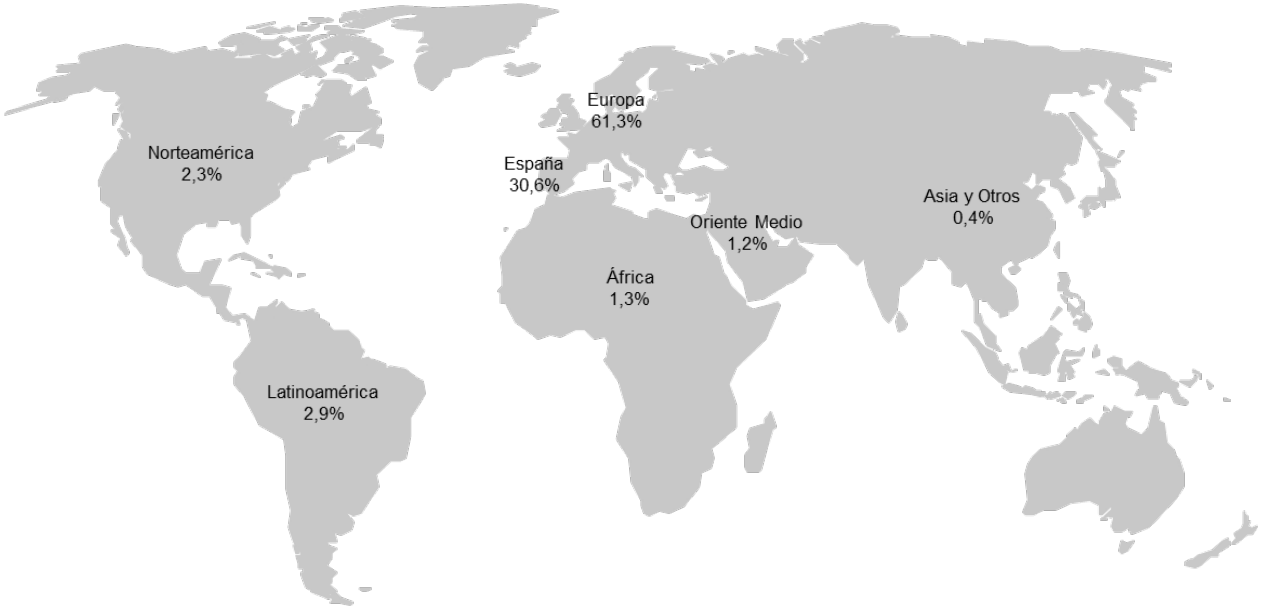


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por países, el tráfico total de la red de aeropuertos se concentra en España (30,6%) y en Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, países que representan en conjunto una cuota del 38,8% (40,3% en 2017).

De estos países es reseñable, como ya se ha comentado, la disminución del número de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido (-3,0%) afectada por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, así como por el impacto del Brexit y su reflejo en la evolución de los tipos de cambio.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2018	2017	%	Pasajeros	2018	2017
España	80.773.105	73.441.642	10,0%	7.331.463	30,6%	29,5%
Reino Unido	44.114.652	45.460.047	-3,0%	-1.345.395	16,7%	18,2%
Alemania	29.735.131	28.676.583	3,7%	1.058.548	11,3%	11,5%
Italia	15.322.572	14.024.888	9,3%	1.297.684	5,8%	5,6%
Francia	13.229.644	12.354.027	7,1%	875.617	5,0%	5,0%
Holanda	8.771.402	8.603.723	1,9%	167.679	3,3%	3,5%
Suiza	6.411.587	6.391.259	0,3%	20.328	2,4%	2,6%
Bélgica	6.088.932	5.990.013	1,7%	98.919	2,3%	2,4%
Portugal	4.877.201	4.295.889	13,5%	581.312	1,8%	1,7%
Irlanda	4.332.257	4.162.682	4,1%	169.575	1,6%	1,7%
Estados Unidos	4.408.673	3.719.791	18,5%	688.882	1,7%	1,5%
Suecia	3.873.457	4.048.144	-4,3%	-174.687	1,5%	1,6%
Dinamarca	3.455.567	3.442.023	0,4%	13.544	1,3%	1,4%
Noruega	3.118.163	3.190.928	-2,3%	-72.765	1,2%	1,3%
Polonia	2.660.779	2.472.060	7,6%	188.719	1,0%	1,0%
Total Top 15	**231.173.122**	**220.273.699**	**4,9%**	**10.899.423**	**87,6%**	**88,4%**
Resto de países	**32.580.284**	**28.944.617**	**12,6%**	**3.635.667**	**12,4%**	**11,6%**
Total Pasajeros	**263.753.406**	**249.218.316**	**5,8%**	**14.535.090**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por compañía aérea, se observa que las aerolíneas de bajo coste consolidan el crecimiento de su cuota y representan el 55,4% del total (54,3% en 2017), correspondiendo el restante 44,6% a compañías tradicionales (45,7% en 2017). No obstante, el grado de concentración continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer, Aer Lingus y la marca Level, ha aumentado su cuota sobre el total del tráfico de pasajeros, del 26,2% en 2017 a 27,8%, y Ryanair muy ligeramente, del 17,7% al 17,8%. Entre el resto de aerolíneas, es relevante mencionar el aumento de la actividad de Eurowings, el sostenido crecimiento de Jet2.com (pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España), el crecimiento del Grupo Binter que opera principalmente el tráfico entre aeropuertos del Grupo Canarias, así como el de Air Europa, principalmente en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y de easyJet.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste que iniciaron Norwegian y Level (Grupo IAG) en junio de 2017 operando con nuevas rutas desde Barcelona, cabe indicar que, siendo aún incipiente en España, continúa su tendencia creciente y desde su inicio hasta el cierre de 2018 ha registrado más de 1.100.000 pasajeros, superando en 2018 los 840.000 pasajeros. Asimismo, es reseñable que en el mes de julio Norwegian inició dos nuevas rutas desde Madrid (Los Ángeles y Nueva York) y que desde el mes de octubre Level opera desde Barcelona una nueva ruta (San Francisco).

Adicionalmente, es relevante señalar que la tendencia de consolidación de aerolíneas, que conlleva la reabsorción progresiva de pasajeros por otras aerolíneas, se ha reflejado en 2018 en los casos de Air Berlin, Niki o Monarch, compañías que operaban en mercados relevantes (Air Belín y Niki en el alemán y Monarch en el británico), las cuales cesaron sus operaciones en 2018.

Compañía aérea	**Pasajeros**		**Variación**		**Cuota (%)**	
	2018	**2017**	**%**	**Pasajeros**	**2018**	**2017**
Ryanair [1]	46.834.426	44.026.566	6,4%	2.807.860	17,8%	17,7%
Vueling	39.388.231	34.802.550	13,2%	4.585.681	14,9%	14,0%
Iberia	19.280.728	17.465.094	10,4%	1.815.634	7,3%	7,0%
Air Europa	17.362.329	15.655.282	10,9%	1.707.047	6,6%	6,3%
Easyjet [2]	16.753.696	15.433.064	8,6%	1.320.632	6,4%	6,2%
Norwegian Air [3]	9.996.446	9.771.993	2,3%	224.453	3,8%	3,9%
Iberia Express	9.532.184	8.577.197	11,1%	954.987	3,6%	3,4%
Air Nostrum	8.414.781	7.748.597	8,6%	666.184	3,2%	3,1%
Jet2.Com	7.241.470	6.058.120	19,5%	1.183.350	2,7%	2,4%
Grupo Binter [4]	7.051.906	6.148.173	14,7%	903.733	2,7%	2,5%
Eurowings	5.612.244	3.803.852	47,5%	1.808.392	2,1%	1,5%
Thomson Airways	4.813.506	5.108.094	-5,8%	-294.588	1,8%	2,0%
Lufthansa	4.246.828	3.703.650	14,7%	543.178	1,6%	1,5%
Transavia	3.689.599	3.741.371	-1,4%	-51.772	1,4%	1,5%
Condor	3.394.319	3.035.958	11,8%	358.361	1,3%	1,2%
Total Top 15	**203.612.693**	**185.079.561**	**10,0%**	**18.533.132**	**77,2%**	**74,3%**
Resto de compañías aéreas	60.140.713	64.138.755	-6,2%	-3.998.042	22,8%	25,7%
Total Pasajeros	**263.753.406**	**249.218.316**	**5,8%**	**14.535.090**	**100,0%**	**100,0%**
Total Pasajeros Bajo Coste [5]	**146.228.689**	**135.345.861**	**8,0%**	**10.882.828**	**55,4%**	**54,3%**

[1] Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.
[2] Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. LTD.
[3] Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.
[4] Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.
[5] Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

2.4. Presencia internacional

Aena tiene participación directa en quince aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en los aeropuertos de Montego Bay y Kingston en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	2018	2017	Variación [1] %	Participación de Aena %
London Luton (Reino Unido)	16,6	15,8	5,0%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) [2] (México)	44,9	40,7	10,4%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,1	5,2	-2,4%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	5,5	4,8	14,7%	37,9%
TOTAL	**72,0**	**66,5**	**8,4%**	-

[1] Porcentajes de variación calculados en pasajeros

[2] GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El Aeropuerto London Luton ha incrementado su tráfico de pasajeros en un 5,0%. Este crecimiento refleja la recuperación del tráfico que aportaba Monarch (en quiebra en octubre de 2017) y el crecimiento aportado por Wizz Air (9%) que ha basado 6 nuevos aviones en el aeropuerto a lo largo del año. Al finalizar 2018 el aeropuerto contaba con 149 destinos (6 más que el año anterior).

El tráfico total de pasajeros de GAP ("Grupo Aeroportuario del Pacífico") ha crecido un significativo 10,4% en el período, en línea con la estimación anual publicada por esta Sociedad, destacando el buen comportamiento del tráfico de los principales aeropuertos mexicanos del grupo: Guadalajara, Guanajuato, Mexicali y Tijuana, éste último impulsado por el incremento de los usuarios del CBX (*Cross Border Xpress*).

Adicionalmente, es relevante mencionar que el 10 de octubre de 2018 GAP cerró con el Gobierno de Jamaica el acuerdo para operar, modernizar y expandir el Aeropuerto Internacional Norman Manley en la ciudad de Kingston, mediante la firma de un Contrato de Concesión por 25 años con una posible extensión de 5 años. Con esta operación, GAP pasa a operar los dos aeropuertos comerciales de Jamaica (Montego Bay y Kingston) que gestionan y operan el 99% del tráfico del país.

Con respecto al Aeropuerto de Cali**,** durante el 2018 el tráfico ha decrecido un 2,4% por los efectos de la huelga de pilotos de Avianca de finales de 2017. En noviembre de 2018 se recuperó el número de frecuencias nacionales que se operaban antes de la mencionada huelga y en el último trimestre del año se ha observado una leve mejoría del tráfico de pasajeros debido a las nuevas rutas de Easyfly y la recuperación de las rutas que operadas por Avianca. Por su parte, el tráfico internacional creció un 11,2% en 2018, compensando en parte la caída del tráfico nacional, impulsado por nuevas rutas internacionales y el mejor desempeño internacional de las aerolíneas Avianca y Copa.

El Aeropuerto de Cartagena de Indias ha tenido un incremento del 14,7%. A pesar de haberse visto afectado también en 2018 por los efectos de la huelga de Avianca, la menor dependencia de este aeropuerto de dicha aerolínea y su mayor componente turística, ha facilitado una rápida recuperación de rutas y un crecimiento moderado del tráfico nacional. El significativo aumento del tráfico internacional del Aeropuerto de Cartagena de Indias (39,7%) ha impulsado el crecimiento de 2018 debido a la introducción de nuevas rutas y aerolíneas.

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, Aena trabaja en el análisis de nuevas oportunidades de desarrollo internacional, y en la consolidación y el desarrollo de los activos actuales. En este sentido, cabe destacar que con fecha 29 de junio de 2018 se presentó a la Agencia Nacional de Infraestructura colombiana (ANI) el estudio de factibilidad de una Asociación Publico Privada (APP) para obtener una nueva concesión en el Aeropuerto de Cali y en otros aeropuertos secundarios de la región.

Por otro lado, en el Aeropuerto de Cartagena de Indias actualmente se está en negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) para el desarrollo de una iniciativa privada (APP) cuyo objetivo es suscribir un nuevo contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020.

2.5. Actividad comercial

La experiencia que Aena ofrece a los pasajeros que transitan por sus aeropuertos integra, como parte fundamental, a la actividad comercial. Por ello, Aena enfoca sus esfuerzos en satisfacer las necesidades y las demandas de los distintos perfiles de usuarios, adaptando la oferta comercial y haciéndola cada vez más atractiva para los clientes.

En 2018, los ingresos comerciales han alcanzado 1.162,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,6% respecto al año anterior. Este crecimiento se debe principalmente a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen rentas mínimas garantizadas (RMGA) más altas, al incremento de las rentas mínimas garantizadas recogido en los contratos vigentes y a la evolución de las ventas en los negocios operados en propio, aparcamientos y servicios VIP, que siguen mostrando una destacable evolución de sus ingresos. El aumento en el mix de tráfico de los pasajeros de bajo coste con menor propensión al gasto, así como el Brexit y la devaluación de la libra esterlina, siguen afectado a los ingresos de esta actividad.

A nivel unitario, la ratio de ingresos comerciales por pasajero se situó en 4,34 euros, un 3,0% superior al del mismo periodo de 2017 (4,21 euros). En esta ratio se engloban los ingresos de las actividades comerciales dentro del terminal y los procedentes de los aparcamientos, excluyendo los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Respecto a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena establecen una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario, al comprometer un porcentaje de su Plan de Negocio. En el siguiente gráfico se muestra para cada línea de negocio la evolución hasta 2022 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2018:

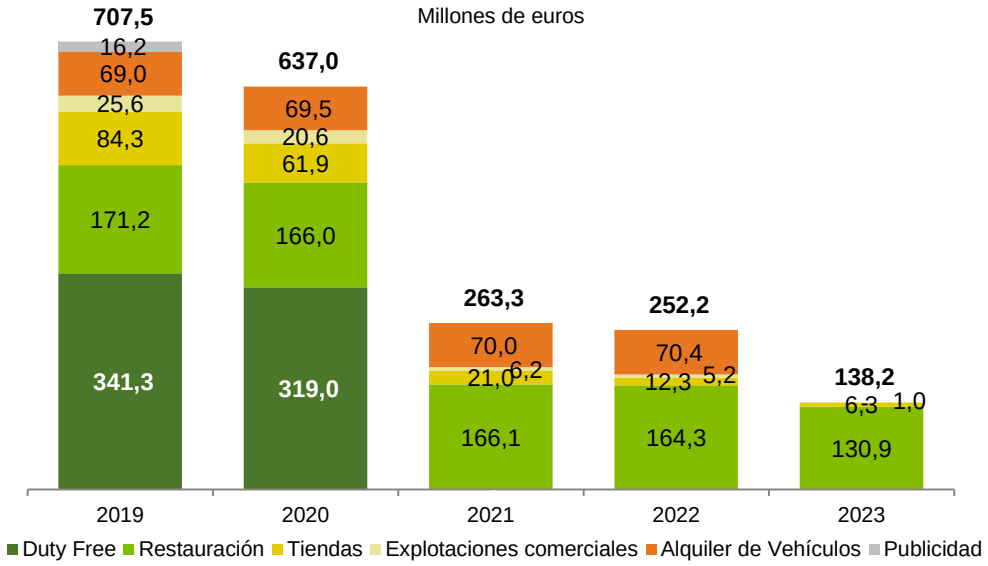


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato
Explotaciones comerciales: recoge los contratos de servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).
Duty Free: el contrato actualmente en vigor finaliza en octubre de 2020.
Publicidad: el nuevo contrato está en proceso de licitación, las rentas reflejadas corresponden a la prórroga del contrato anterior hasta el 30 de junio.

En el ámbito del desarrollo de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, en 2018 se ha progresado en la definición de proyectos que, dentro de la estrategia de la digitalización comercial, se desarrollarán e implementarán a lo largo de 2019. Dichos proyectos están enfocados a fortalecer la relación con los pasajeros a través de medios digitales e incrementar los puntos de contacto con los mismos, para facilitarles el acceso a servicios y a información, con el fin de mejorar su experiencia a través de una oferta personalizada, fluida y novedosa que contribuya a maximizar la actividad comercial.

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran las principales magnitudes de resultados de Aena de 2018 desglosadas por áreas de negocio. El segmento aeropuertos representa el 95,5% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 60,0% y la actividad comercial contribuye con un 35,5%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,4%, y el negocio internacional el 3,1%.

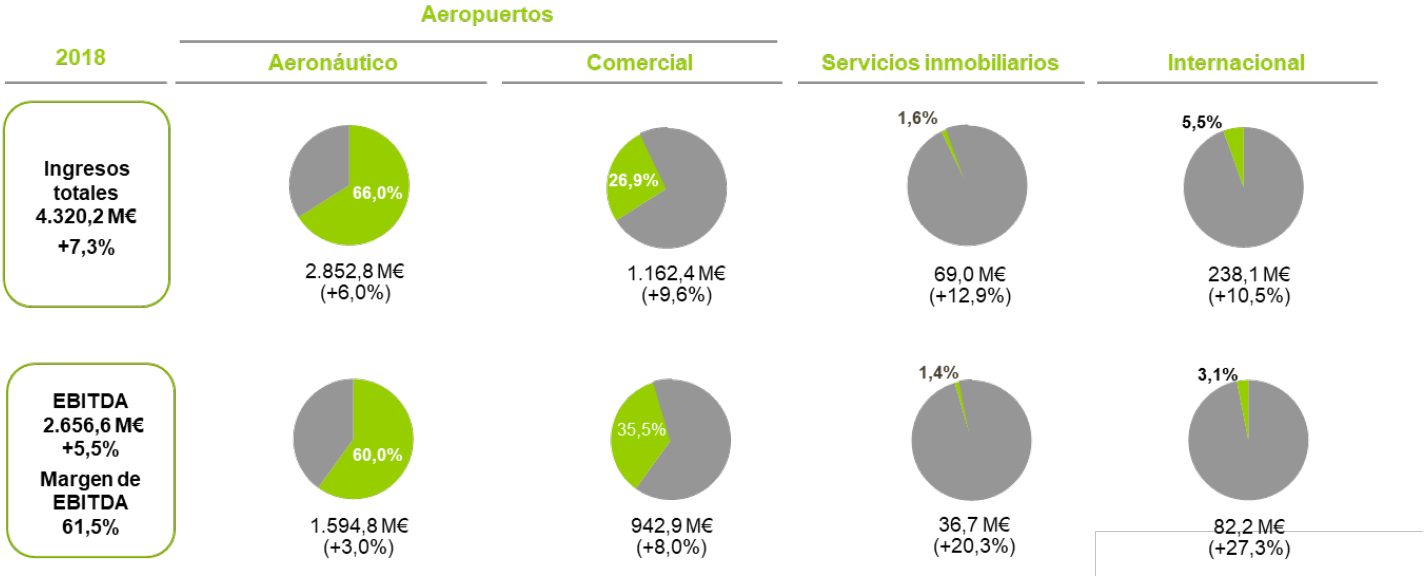


Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1 Segmento aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Proceso de consulta sobre tarifas aeroportuarias 2019

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2019, durante los meses de mayo y julio tuvo lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena facilitó a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que daba cumplimiento a los requisitos establecidos tanto en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) como en la Ley 18/2014.

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 21 de mayo, la segunda se celebró el 21 de junio, y una tercera reunión con fecha 13 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2019, que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de Aena el 24 de julio y comunicadas a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones de compañías aéreas y aerolíneas no representadas por aquellas:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com

Asimismo, asistieron como observadores a las reuniones de este proceso la CNMC, la DGAC y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) correspondientes al cierre de 2017.

En su facultad de Autoridad de Supervisión Independiente, la CNMC aprobó en diciembre de 2018 la congelación de las tarifas aeroportuarias a partir de marzo de 2019, así como el cumplimiento de los requerimientos legales de transparencia y consulta con los usuarios aeroportuarios que indica la normativa seguido por Aena en el proceso de actualización de las tarifas.

Actividad aeronáutica

Durante el período se han producido cambios importantes en la prestación de servicios aeroportuarios. Entre ellos, destaca la puesta en marcha del nuevo servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), el inicio de los nuevos contratos de seguridad privada, así como del servicio de limpieza y carros portaequipajes en 19 aeropuertos.

En el área de instalaciones y mantenimiento, se ha puesto en marcha el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA 2018-2021), que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en la red.

En lo referente a la seguridad aeroportuaria, es importante resaltar la adjudicación del servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes de los principales aeropuertos para prestar apoyo a la Policía Nacional. Además, en línea con lo anterior, se han instalado equipos de control automático de fronteras (ABC) en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Menorca e Ibiza.

Adicionalmente, cabe señalar que la seguridad aeroportuaria, el control de fronteras y el control aduanero son los tres aspectos básicos afectados a nivel operacional por el Brexit, sobre los cuales Aena ha trabajado a lo largo del 2018, participando además en el Comité Nacional de Seguridad con todos los agentes involucrados.

Asimismo, es relevante destacar que el 14 de enero de 2019 tuvo lugar la última operación civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, dejando paso al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), que inició su actividad un día después, el 15 de enero (ver Nota 2.2 de la Memoria consolidada).

Desde que en el mes de febrero de 2018 tuviera lugar la firma del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia por un plazo de 25 años, por parte de la Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se llevaron a cabo todas las actuaciones necesarias que han permitido que el aeropuerto iniciara sus operaciones de acuerdo con el calendario previsto.

La información financiera correspondiente a la nueva Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se incluye dentro del segmento de Aeropuertos (ver Nota 5 de la Memoria consolidada).

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica del período:

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.754.249	2.638.505	115.744	4,4%
Prestaciones Patrimoniales[1]	2.676.491	2.562.051	114.440	4,5%
Pasajeros	1.227.104	1.166.406	60.698	5,2%
Aterrizajes	732.952	697.341	35.611	5,1%
Seguridad	426.749	419.869	6.880	1,6%
Pasarelas Telescópicas	106.830	110.166	-3.336	-3,0%
Handling	100.830	90.432	10.398	11,5%
Carburante	33.747	33.535	212	0,6%
Estacionamientos	37.431	34.188	3.243	9,5%
Catering	10.848	10.114	734	7,3%
Resto de Servicios Aeroportuarios[2]	77.758	76.454	1.304	1,7%
Otros ingresos de explotación	98.569	53.848	44.721	83,1%
Total Ingresos	2.852.818	2.692.353	160.465	6,0%
Total gastos (incluye amortización)	-1.885.003	-1.774.813	110.190	6,2%
EBITDA[3]	1.594.781	1.548.960	45.821	3,0%

[1] Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 20,9 millones de euros en 2018 (36,4 millones de euros en 2017).

[2] Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

[3] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.852,8 millones de euros (+6,0% respecto a 2017), impulsados por la positiva evolución del tráfico (5,8% de incremento en el tráfico de pasajeros y en el número de aeronaves).

En sentido contrario, el impacto de la reducción de las tarifas en -2,22% a partir del 1 de marzo de 2017 y del -2,22% desde el 1 de marzo de 2018, ha ascendido a 58,3 millones de euros.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto 20,9 millones de euros en el período (neto de la regularización de 4,4 millones de euros de provisiones de años anteriores) frente a 36,4 millones de euros en 2017 (neto de la regularización de 3,9 millones de euros), siendo relevante señalar que la aplicación del incentivo comercial de 2017 se inició con fecha 1 de abril, coincidiendo con la temporada de verano, por lo que no se devengaron incentivos asociados al tráfico en el primer trimestre de 2017.

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 73,5 millones de euros, importe superior al mismo período de 2017 (69,7 millones de euros).

Por su parte, la partida de otros ingresos de explotación incluye el efecto extraordinario de la aplicación a resultados de 26,7 millones de euros, correspondientes a los ingresos por subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, interrumpidas una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ha entrado en funcionamiento.

En lo que respecta al total de gastos de la actividad aeronáutica, han crecido un 6,2% respecto al mismo período de 2017. Excluyendo amortizaciones, así como 46,2 millones de euros por reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto, al producirse la interrupción de las operaciones aéreas civiles en el mismo, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento (ver Nota 6 y 7 a la Memoria consolidada), el total de gastos ha aumentado un 6,0%. Este aumento se debe al incremento de los gastos de personal y de otros gastos de explotación explicado en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

El EBITDA del período se ha situado en 1.594,8 millones de euros, un incremento de 45,8 millones de euros respecto a 2017 (+3,0%) impactado por un gasto extraordinario neto de 19,6 millones derivado del reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier por importe de 46,2 millones de euros, y a 26,7 millones de euros por la aplicación de ingresos por subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos deteriorados. Excluido este efecto, el EBITDA de la actividad aeronáutica ha aumentado un 4,2% (65,4 millones de euros), situándose en 1.614,3 millones de euros.

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de la red, con el objetivo principal de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías, cabe destacar las siguientes:

Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, Aena lleva a cabo de forma continua, actuaciones en los edificios terminales y en los accesos, prestando especial atención a los servicios de limpieza, de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR) y de información al pasajero, entre otros servicios.

- Limpieza

En el marco del Plan Estratégico de Limpieza, durante el año 2018 se licitó la prestación de este servicio en 21 aeropuertos de la red, de los cuales se han adjudicado los servicios de 19 aeropuertos.

Los nuevos contratos, entraron en vigor entre los meses de mayo y noviembre, tienen un importe total de 27,4 millones de euros y un período de un año (contemplando dos posibles prórrogas anuales).

La adjudicación de los contratos correspondientes a los servicios de limpieza de los aeropuertos de Madrid y Barcelona está prevista que tenga lugar en el primer trimestre de 2019. El importe de licitación asciende a 134,8 millones de euros para un período de 3 años, prorrogable por 2 anualidades.

Los nuevos contratos tienen como principal objetivo, la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establece un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

- Servicio PMR

Entre los meses de febrero y abril se inició el nuevo servicio de asistencia a Personas con Movilidad Reducida en los 20 principales aeropuertos de la red. El coste de los nuevos servicios, para los 4 años de contrato asciende a 272,5 millones de euros.

El nuevo servicio contratado está orientado a mejorar la calidad ofrecida a los pasajeros y las compañías aéreas, con requisitos más exigentes, incrementando los elementos de apoyo (ambulift, furgonetas y sillas de ruedas) respecto al servicio anterior.

Adicionalmente, se complementa con la implementación de dispositivos móviles para la atención del pasajero y el desarrollo de la asistencia, mejoras que forman parte del proyecto de digitalización del servicio de asistencia a PMR.

- Información al pasajero

Con el objetivo de ampliar los canales de comunicación y los servicios a los pasajeros, en 2018 se ha puesto en funcionamiento el *Contact Center*, que sustituye al antiguo *Call Center*, para prestar servicios adicionales a la atención telefónica, como chats en webs, gestión de buzones de quejas y sugerencias y reservas telefónicas de servicios de PMR y parking.

- Otras actividades

Es también reseñable que, con el fin de ofrecer una mejora continua de la experiencia del pasajero en sus aeropuertos, Aena participa activamente en distintos foros que fomentan buenas prácticas que garanticen los más altos estándares de calidad.

Durante 2018, Aena estado presente en los Comités de Facilitación de ACI Europa (Airports Council Internacional) enfocados en las buenas prácticas, en la primera cumbre mundial *Airport Service Quality* (ASQ) *Forum and Customer Excellence Global Summit ACI WORLD* organizada por ACI, y en el comité de AQC (*Aiports Quality Club*) de mejora continua de la experiencia del pasajero.

Servicios a las compañías aéreas

Entre las actuaciones que Aena lleva a cabo de forma regular para ofrecer un mejor servicio a las aerolíneas, destacan en 2018 las realizadas en relación a la prestación del handling y de asistencia de combustible:

- Handling

En 2018 se han iniciado distintos proyectos de ampliación y mejora de los servicios de handling, entre los que cabe destacar la creación de un nuevo servicio de auto-facturación de equipaje (*Self BagDrop*) para los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Bilbao y Sevilla. Este servicio proporcionará a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo.

Asimismo, al objetivo de proponer mejoras que contribuyan a mejorar la distribución del tráfico de pasajeros y a aumentar de la capacidad del servicio, se ha llevado a cabo un estudio sobre el uso actual de los mostradores de facturación convencionales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

- Combustible y Servicio de Puesta a Bordo

En relación a la prestación a terceros del servicio de asistencia de combustible, cabe señalar que 2018 ha concluido con la adjudicación de este servicio en 41 aeropuertos de la red de Aena, por un periodo de 7 años.

El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios han sido los aspectos clave en estos concursos.

Servicios de navegación aérea

En el ámbito de los servicios de control de aeródromo ATC (*Air Traffic Control*) y de información AFIS (*Aerodrome Flight Information System*), en el último trimestre se ha publicado la designación del cambio de proveedor en los aeropuertos de El Hierro, La Gomera, Burgos y Huesca. Está prevista una etapa de transición entre el nuevo proveedor de estos servicios (Saerco) y el anterior, que finalizará previsiblemente en marzo de 2019.

Asimismo, en el último trimestre de 2018 se completaron las actuaciones asociadas a la transición de la prestación de los servicios de tránsito aéreo en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Sistemas operacionales

A lo largo del 2018 se ha continuado avanzando en la integración de los aeropuertos de la red de Aena en los programas "A-CDM" (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol, los cuales fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción de coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Así, Ibiza, Menorca, Lanzarote y Fuerteventura obtuvieron en 2018 la Certificación de Torre Avanzada con la que los datos operativos de dichos aeropuertos quedan integrados en la red europea de datos en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando en 2018 cerca del 70% del tráfico de operaciones de la red en España.

Asimismo, se llevaron a cabo los cambios en los Sistemas Operacionales en el nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, necesario para el inicio de sus operaciones.

Operaciones

- ### Campo de vuelos y plataforma

Con el objetivo de definir el nuevo modelo de notificación normalizada de información a tripulaciones de vuelo que les facilite un ajuste más exacto de las actuaciones de operación en pista en caso de nieve, hielo o agua, durante 2018, Aena ha formado parte de un grupo de trabajo conjunto con ENAIRE y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) para definir el nuevo modelo de notificación del estado de los pavimentos que deberá comenzar a aplicarse en noviembre 2020.

Asimismo, es destacable el inicio de actuaciones para la implementación en los aeropuertos de la red de Aena del *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions* (EAPPRI) publicado por EUROCONTROL.

- ### Seguridad operacional

En este ámbito, cabe destacar que en relación al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, Aena ha llevado a cabo durante 2018 supervisiones en 30 aeropuertos de la red y por otra parte, que AESA ha realizado inspecciones en 27 aeropuertos.

Asimismo, en el cuarto trimestre de 2018, finalizó el proceso de definición con la autoridad aeronáutica (AESA), de los estándares de codificación de incidentes asociados a la fauna, para su implantación en todos los aeropuertos de Aena, que mejorará la calidad de los datos empleados para la gestión de los riesgos asociados a la Fauna y su notificación al SNS (Servicio de Notificación de Sucesos).

- ### Capacidad operativa

Por lo que se refiere a las actuaciones en relación a la capacidad operativa, es reseñable que en el cuarto trimestre de 2018 se elaboró el análisis para incrementar la capacidad operativa de salidas del Edificio Terminal del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.

Adicionalmente, de cara a la temporada de verano 2018, se ha incrementado la capacidad operativa de pista de los Aeropuertos de Alicante-Elche y de Málaga-Costa del Sol.

- ### Servicio de meteorología

En 2018, Aena ha continuado el proceso de implantación del Sistema Automatizado de Emisión de Informes Meteorológicos (METAR) en aeropuertos medianos y pequeños.

Es un importante avance tecnológico que va a mejorar la información meteorológica que se suministra a los usuarios en tiempo y en exactitud. Estos informes son utilizados por las compañías aéreas para la planificación de los vuelos y por los aeropuertos para la activación de diversos procedimientos, como el de visibilidad reducida y el de actuaciones frente a contingencias meteorológicas adversas

Adicionalmente, se ha celebrado la segunda reunión de la Comisión Mixta AENA-AEMET definida en el contrato en vigor entre ambas organizaciones. Los principales temas tratados tienen que ver con la optimización de procesos de intercambio de información y la definición de los niveles de servicio de la prestación meteorológica.

- ### Servicio de salvamento y extinción de Incendios (SSEI)

En el cuarto trimestre se revisó la Categoría SSEI de los aeropuertos, teniendo en cuenta la programación de la temporada de invierno y se adjudicaron varios expedientes para la renovación de equipos de protección individual (EPIs) destinados a las dotaciones de bomberos.

- Gestión de emergencias

El Plan de Simulacros de Emergencia en la red de aeropuertos de Aena recoge la programación de simulacros que cada aeropuerto y/o helipuerto ha de realizar dando cumplimiento a la Instrucción Técnica de AESA al respecto, y en cumplimiento del mismo, a lo largo de 2018 se han realizado un total de 29 simulacros generales aeronáuticos y, adicionalmente, se ha elaborado e implantado el Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo obtenido tanto la conformidad de la autoridad aeronáutica (AESA) como de los distintos colectivos y organismos locales y autonómicos involucrados.

Por otra parte, es destacable que durante el año se ha finalizado la implantación del Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad en los 7 aeropuertos de mayor tráfico de la red. Este Plan, define la secuencia de actuaciones que deben realizarse en el aeropuerto tras una emergencia, bajo estrictas condiciones de seguridad, y con el fin de evitar o minimizar los riesgos potenciales asociados.

- Gestión de los riesgos asociados a la fauna

Conforme a normativa europea, en el tercer trimestre de 2018 se definió la metodología de control y seguimiento de las medidas de defensa implantadas en cada uno de los aeropuertos a los que se dotó del Programa de Gestión de Riesgos de Fauna, con el fin de analizar su efectividad, realizar la autoevaluación y actualizarlo en consonancia.

Seguridad física

En esta área, es destacable señalar que en 2018 se adjudicó el servicio de seguridad privada de todos los aeropuertos de la red, los cuales entraron en funcionamiento entre los meses de junio y julio (en el mes de octubre en los aeropuertos canarios de Tenerife Norte, Tenerife Sur y La Palma).

Los nuevos contratos ascienden a 345,5 millones de euros para un período de 2 años y tienen como doble objetivo la mejora continua de los niveles de calidad ofrecidos en el servicio de seguridad, de acuerdo al DORA, así como el mantenimiento de los más altos estándares de calidad alcanzados en los últimos años, avalados por las auditorías de AESA y de la Comisión Europea. Sobre la base del gasto anual de este servicio en 2017, los nuevos contratos suponen un incremento de coste superior al 20%.

En estos contratos adjudicados se recogen las exigencias marcadas por el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA), así como las condiciones pactadas en la mesa negociadora del Convenio Colectivo Estatal de las empresas de seguridad privada para el periodo 2017-2020, que fue suscrito con fecha 8 de noviembre de 2017.

Asimismo, establecen distintos modelos de gestión enfocados a potenciar la eficacia, eficiencia y calidad en función de la tipología de cada aeropuerto, así como la implicación de todos los actores (empresas y vigilantes de seguridad) mediante la inclusión de bonificaciones y penalizaciones en función de los objetivos alcanzados.

- Control de fronteras

Para facilitar a la Policía Nacional el control de pasaportes, a lo largo del mes de julio se ejecutó la primera fase de instalación de equipos de control automático de fronteras (ABC) y se adjudicó, en el segundo trimestre de 2018, el servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes en varios aeropuertos de la red: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura.

Respecto a los equipos ABC instalados, en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona, Málaga y Alicante ya están en funcionamiento, y en los aeropuertos de Menorca e Ibiza pendientes de su configuración final.

Por su parte, la instalación de los nuevos equipos en Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura está en fase de proyecto.

- Equipamiento de seguridad

Con el fin de mejorar los procesos de seguridad, durante 2018 se inició la automatización en el filtro de conexiones de la T4 del aeropuerto de Madrid, que al cierre del ejercicio estaba en funcionamiento en varias líneas.

Estas actuaciones han continuado en los aeropuertos de Ibiza, Sevilla y Santiago, los cuales se hayan en la fase de despliegue de equipos.

Adicionalmente, es reseñable que en noviembre de 2018, el Consejo de Administración de Aena adjudicó el suministro e instalación del equipamiento de inspección de equipaje de bodega que, en cumplimiento de la normativa europea, sustituirá la tipología de máquinas de detección automática de explosivos en equipajes facturados.

Esta inversión asciende a 380 millones de euros, adjudicada bajo Acuerdo Marco a las empresas: Telefónica, Cotelsa, Proselec, Excem y Tecosa. Su ejecución se realizará por fases, entre 2019 y 2023, en 27 aeropuertos de la red.

En el ámbito de este Acuerdo Marco, en el mes de diciembre de 2018 se licitó la sustitución de equipos para el aeropuerto de Menorca.

- Otras actuaciones

Finalmente, en el área de la seguridad física de los aeropuertos, cabe señalar que en el período Aena ha verificado la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil en 32

aeropuertos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha auditado la normativa de seguridad aeroportuaria en 32 aeropuertos, y ha sido inspeccionado el cumplimiento de la normativa de seguridad europea en los aeropuertos de Madrid y de Ibiza.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el segundo trimestre de 2018 se inició la primera fase del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) 2018-2021 con la contratación de una asistencia técnica para desarrollar sus objetivos.

Este Plan, tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

En 2019, su ejecución se centrará en la agrupación de expedientes con el fin de generar sinergias en la ejecución de los servicios y mayor eficiencia en su gestión.

Aeropuerto internacional de la Región de Murcia

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial.

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.144.150	1.049.251	94.899	9,0%
Otros ingresos de explotación	18.200	11.299	6.901	61,1%
Total Ingresos	1.162.350	1.060.550	101.800	9,6%
Total gastos (incluye amortización)	-326.764	-294.427	32.337	11,0%
EBITDA [1]	942.889	873.387	69.502	8,0%

[1]Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En 2018, los ingresos totales de la actividad comercial aumentaron un 9,6% respecto a 2017, hasta 1.162,4 millones de euros. Los ingresos ordinarios, que representan el 27,2% del total de los ingresos ordinarios del Grupo, alcanzaron 1.144,2 millones de euros que supone un incremento del 9,0% respecto a 2017.

Este crecimiento, se debe principalmente a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA), al incremento de las rentas mínimas garantizadas recogido en los contratos vigentes y a la evolución de las ventas en los negocios operados en propio, aparcamientos y servicios VIP, que siguen mostrando una destacable evolución de sus ingresos.

El detalle y análisis de los ingresos ordinarios de las diversas líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
Miles de euros	2018	2017	Miles de €	%	2018	2017
Tiendas libres de impuestos	318.046	309.017	9.029	2,9%		
Tiendas	106.428	91.703	14.725	16,1%		
Restauración	200.690	175.643	25.047	14,3%		
Alquiler de vehículos	152.739	149.373	3.366	2,3%		
Aparcamientos	143.797	132.013	11.784	8,9%		
Servicios VIP	64.228	41.053	23.175	56,5%		
Publicidad	33.171	31.561	1.610	5,1%		
Arrendamientos	33.591	32.129	1.462	4,6%		
Resto ingresos comerciales [1]	91.460	86.759	4.701	5,4%		
Ingresos ordinarios comerciales	1.144.150	1.049.251	94.899	9,0%	123.998	79.224

[1] Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

El importe de los ingresos de la actividad comercial por rentas mínimas garantizadas, representa el 16,5% de los ingresos de las líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas frente al 11,4% en 2017. Esta diferencia se debe en su mayor parte, a la evolución de las ventas en contratos existentes (22,2 millones de euros), a las condiciones acordadas en los nuevos contratos (15,0 millones de euros) y al incremento recogido en los contratos vigentes (3,4 millones de euros).

En lo que respecta al total de gastos de esta actividad, han aumentado un 11,0% y, excluyendo amortizaciones, un 17,3%. Este aumento, impactado por el incremento de costes que ha afectado a la Sociedad según se explica en el apartado 4. Cuenta de Resultados, en la actividad comercial refleja el incremento de los gastos operativos de las salas VIP en 8,6 millones de euros, asociado a la incorporación durante el período de nuevas salas en el aeropuerto de Barcelona (en el mes de enero), que han pasado a ser gestionadas en propio conforme a la estrategia de esta línea de negocio, y que viene acompañado de un aumento de los ingresos de la línea de actividad de salas (+65,5%). Excluido este efecto, los gastos comerciales habrían crecido un 8,4%.

El EBITDA se ha situado en 942,9 millones de euros, un 8,0% superior al de 2017.

Por líneas de actividad, cabe destacar las siguientes acciones comerciales desarrolladas en el período:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos de las tiendas libres de impuestos han crecido en el período un 2,9% con respecto a 2017 y representan el 27,8% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, generados en 86 puntos de venta (76 Locales y 10 *Buy-Byes*) que ocupan una superficie total aproximada de 44.400m² que gestiona la empresa Dufry con el nombre comercial de World Duty Free Group (WDFG), a través de los contratos suscritos con Aena distribuidos en tres lotes.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas en los contratos suscritos.

Durante 2018, Dufry en colaboración con Aena, puso en marcha un proyecto en 5 aeropuertos piloto (T2 de Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Gran Canaria y Bilbao) con el fin identificar acciones para optimizar su desempeño comercial. Asimismo, Dufry ha llevado a cabo acciones de marketing y de mejora de superficies para reforzar las ventas y la oferta en las tiendas de los aeropuertos.

El proyecto de análisis, diagnóstico y plan de acción en las tiendas libres de impuestos en los 5 aeropuertos se inició en junio de 2018 y las actuaciones puestas en marcha se extenderán durante el primer semestre de 2019, articuladas en torno a cinco palancas:

- Actuaciones en el edificio terminal.
- Revisión del diseño interior y la disposición de productos en la tienda.
- Mejora de la fuerza de ventas.
- Optimización de la oferta comercial (marcas, categorías, precios, servicios)
- Digitalización.

Respecto a las actuaciones de marketing y de mejora de superficies en el ejercicio, cabe destacar:

- La remodelación y apertura de las tiendas del aeropuerto de Málaga (las situadas en los diques y la tienda principal pasante), en el aeropuerto de Madrid la remodelación de la tienda *Atrio* de la T4 y de la tienda *Milenium en la T2-T3*, así como la apertura de la nueva tienda pasante del aeropuerto de Bilbao.

  La remodelación de la tienda de la T1 No Schengen del aeropuerto de Madrid continúa en curso.

- Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que parece continuar afectando a las compras de dichos pasajeros.

- Una campaña de comunicación de garantía de mejor precio en los aeropuertos de Madrid, Barcelona Canarias y Baleares en los meses de mayo y diciembre para cambiar la percepción del pasajero sobre los precios en las tiendas de los aeropuertos. Con esta acción, Dufry ofreció descuentos de hasta el 40% en perfumería y de hasta el 30% en licores, así como la promoción de la tercera unidad al 50% en perfumería.

Igualmente, es relevante señalar el refuerzo positivo que constituyen las nuevas rutas a países emergentes para las ventas Duty Free, como lo ha supuesto las nuevas rutas con Asia y Latinoamérica desde los aeropuertos de Madrid y Barcelona, así como con Oriente Medio desde el aeropuerto de Málaga.

Por otra parte, es destacable que se ha adaptado la oferta de tiendas libres de impuestos en las nuevas zonas no Schengen, reforzando la presencia de marcas demandadas por los pasajeros rusos y británicos, tras la ampliación de los filtros ABC en los aeropuertos de Barcelona y Málaga y de la instalación de la nueva línea de filtros en los aeropuertos de Alicante, Ibiza y Reus.

También cabe indicar que está previsto que la tienda libre de impuestos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. esté operativa durante el primer trimestre de 2019 tras las obras de remodelación del local. De manera temporal, el operador (Dufry) dispone de una tienda móvil desde el día de comienzo de operaciones del aeropuerto.

Aeropuerto de Bilbao

Tiendas

En 2018, Aena ha gestionado 389 locales dedicados a tiendas (22 pertenecientes a la categoría de lujo) que han generado unos ingresos de 106,4 millones de euros, lo que supone un aumento del 16,1% respecto a 2017.

Para impulsar los ingresos de esta línea comercial y siguiendo la tendencia de mejora continua en la oferta comercial, durante 2018 se han llevado a cabo iniciativas de renovación de locales en distintos aeropuertos:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se completó la renovación de las tiendas en las terminales T1,2 y 3, con la apertura de los 22 nuevos locales adjudicados en 2017.

  Asimismo, se han licitado y adjudicado 2 locales en el lado tierra de la T4, además de 3 superficies en el lado aire que permitirán mantener la calidad de la oferta comercial hasta el inicio de las obras de rediseño del área comercial que afectarán a esta terminal.

- En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, la renovación de la oferta comercial de la T2, iniciada en 2017, ha avanzado con la apertura de 7 locales en el área de salidas y de 1 multitienda en llegadas que ocupan más de 1.400 m², incorporando nuevas marcas como *Victoria's Secret* y *Tienda del Real Madrid* por primera vez en esa terminal.

  Para completar la renovación de la oferta comercial de la T2A, se están preparando las contrataciones de otros 4 locales y 2 multitiendas (casi 650 m²) que abrirán al público a lo largo del año 2019.

- En el último trimestre de 2018 se licitó una parte importante de la oferta del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Concretamente, 15 locales que suman más de 1.700 m² y representan el 75% de la superficie comercial del lado aire.

  La nueva oferta, que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019, introducirá en este aeropuerto locales monomarca de firmas como *Natura*, *Vidal & Vidal* y *Tous*, manteniendo otras de reconocido prestigio como *Victoria´s Secret* o *Adolfo Domínguez*.

- También es destacable la adjudicación en el mes de diciembre a la empresa Lagardère de la actividad de prensa y tiendas de conveniencia en los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife-Sur, aumentando de 8 a 12 locales.

- Adicionalmente, cabe señalar la renovación de la oferta comercial en diversos locales de otros aeropuertos de la red, como Alicante (3 locales), Lanzarote (4), Ibiza (2) y en Girona (2), así como la irrupción de nuevas marcas como *ALEHOP* en el Aeropuerto de Valencia.

Por otra parte, con el fin de continuar prestando una asistencia especializada al pasajero y mejorar la experiencia del cliente, siguiendo las tendencias implantadas en otros aeropuertos internacionales, Aena ha incorporado el servicio de *Personal Shopper* desde 2018 en el aeropuerto de Málaga. Este servicio gratuito ya se ofrece en los aeropuertos de Madrid (T1, T4 y T4S) y Barcelona desde 2017.

En el mes de febrero de 2019 está previsto que se inicie, asimismo, este servicio en el Aeropuerto de Alicante.

Finalmente, respecto al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), cabe indicar que se han adjudicado 3 locales cuya apertura está prevista para el primer trimestre de 2019. La oferta para los usuarios de estas instalaciones aeroportuarias

se completará con al menos 1 local adicional.

Restauración

En 2018 Aena ha gestionado 352 locales dedicados a la actividad de restauración, que suponen más de 105.000 m², los cuales siguen mostrando un muy buen comportamiento, con unos ingresos en el período que han ascendido a 200,7 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 14,3%.

En este período, destaca el inicio de la actividad de los nuevos locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria, las renovaciones de algunos locales en los aeropuertos de Madrid y Palma de Mallorca, así como las licitaciones de la oferta de restauración de los aeropuertos de Alicante, Sevilla, Jerez y Girona.

- En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, el 8 de mayo iniciaron la actividad de restauración los nuevos arrendatarios en los 49 puntos de venta repartidos en las terminales T1 y T2. A lo largo de 2018 se han abierto 22 locales con nuevas marcas y el resto de locales se reformarán a lo largo del primer semestre de 2019.
  Los principales operadores que resultaros adjudicatarios de este concurso son el Grupo EatOut (Pansfood) con 19 locales, Áreas con 15, Select Service Partner (SSP) con 7 establecimientos y Autogrill con 5.

  La nueva oferta de restauración ocupará una superficie de cerca de 16.000 m², lo que supondrá un incremento respecto a la superficie existente de cerca del 19%.

- El 14 de septiembre iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol los nuevos arrendatarios de los 25 puntos de venta adjudicados a finales de junio.
  Los nuevos establecimientos mantendrán una superficie total ocupada de más de 6.500 m² y las obras de implantación de las nuevas marcas, iniciada en el último trimestre de 2018, está previsto que finalicen en el primer semestre de 2019.

  Los operadores de restauración que han resultado adjudicatarios han sido: Select Service Partner (SSP) con 8 locales, el Grupo EatOut (Pansfood) con 6, Lagardère Travel Retail con 4 y Áreas con 7 locales.

- Respecto a los 19 locales adjudicados en el aeropuerto de Gran Canaria a finales de 2017, en abril de 2018 empezaron a operar 11 con las nuevas marcas implantadas, estando previsto que el resto inicie su actividad en 2019, una vez que concluyan las reformas a lo largo del primer semestre.

  La nueva oferta de restauración de los 19 puntos de venta, se distribuye en 5 expedientes, de los que el operador Select Service Partner (SSP) gestionará 10 locales, el Grupo EatOut 6 locales y la empresa Autogrill 3 locales.

- En el Aeropuerto de Ibiza, abrieron al público los nuevos establecimientos de las marcas *Starbucks*, *Paul* y *O´Learys*.

- En el Aeropuerto de Alicante se licitó a finales de julio la oferta de restauración de 18 locales repartidos en 10 expedientes.

- La nueva oferta (que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019), ocupará una superficie de cerca de 5.600 m² que representa un incremento del 15% respecto a la superficie existente.

- En las licitaciones de la restauración en el aeropuerto de Sevilla se adjudicaron cuatro puntos de venta a Select Service Partner (SSP) y otros dos puntos de venta y 52 máquinas vending a Areas.

- En el aeropuerto de Jerez, se adjudicaron 3 puntos de venta y máquinas vending a la empresa Lagardère Travel Retail.

- En el Aeropuerto de Girona-Costa Brava fueron adjudicados 5 puntos de venta y máquinas vending a la empresa Areas. La nueva oferta incorpora marcas ampliamente conocidas.

- Otras renovaciones han tenido lugar en distintos locales de los aeropuertos de Madrid y Palma de Mallorca.
  En la T4 de Madrid se inauguró un nuevo *Café Pans,* se han renovado las marcas *Eat*, *La Place* y *Paul*, estando previsto en el inicio de *Mamá Campo* en el primer trimestre de 2019.
  Asimismo, *Origins by Enrique Tomás* abrió en la T4S y en la T2, *Santa Gloria* y una punto adicional de *Rodilla*, *Farine* y *Paul*.

  En el aeropuerto de Palma de Mallorca, han iniciado su actividad las marcas locales *Forn d´es Pont* (cafetería) y *Es Rebost* (la vermutería), además de la ampliación del local de *Burger King.*

Adicionalmente, cabe mencionar que en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) se adjudicó la explotación de 4 locales de restauración y máquinas vending al operador Airfoods, destinados a las conocidas marcas *Costa Coffee* y *Subway*, así como a una cafetería con multitienda en la zona de embarque y a un restaurante generalista en la planta de facturación y llegadas.

Aeropuerto de Gran Canaria

Alquiler de vehículos

En 2018, sus ingresos han ascendido a 152,7 millones de euros, un aumento del 2,3% respecto al año anterior como consecuencia de una mejora en las ventas del 2,4% y en el número de contratos del 1,3%. Esta línea de negocio mantiene su tendencia de crecimiento impulsada por la mejora del volumen de pasajeros, y se aprecia un repunte del cliente empresa en los aeropuertos con mayor segmento de negocios.

En el tercer trimestre comenzó la operativa de la multinacional SIXT en los aeropuertos de Coruña, Vigo, Asturias y Santander. Esto ha supuesto ocupar 4 licencias más, lo que eleva a 162 el total de licencias ocupadas en 36 aeropuertos de la red.

Asimismo, en diciembre de 2018 se licitaron para el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) 2 posiciones nuevas, dada la demanda de operadores del sector. Estas licencias se adjudicarán en el primer trimestre de 2019.

Aparcamientos

El aumento del 8,9% de los ingresos de la actividad de aparcamientos en 2018 (hasta 143,8 millones de euros) se ha debido fundamentalmente a la mejora del segmento sin reserva, de las reservas on line en los principales aeropuertos (un total de 870.000 que supone una mejora del 20% sobre el mismo periodo de 2017), así como al efecto positivo de la apertura del parking exprés de Madrid y de Barcelona.

La red de aparcamientos de Aena dispone de más de 80 estacionamientos y más de 130.000 plazas, distribuidos en 32 aeropuertos.

La gestión de esta línea de actividad es realizada por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos operativos, así como las acciones de marketing, política de precios y estructuración de los diversos servicios de aparcamiento, con objeto de satisfacer las necesidades de la amplia tipología de pasajeros (bajo coste/larga estancia, general, preferente, exprés, servicio vip con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales).

En 2018 se han llevado a cabo campañas de marketing dirigidas a aumentar la cuota de clientes y el número de reservas, a impulsar el conocimiento y posicionamiento de la marca Aena Parking, así como a acciones promocionales destinadas a dar a conocer el servicio de pago por matricula en el aeropuerto de Madrid (las cuales se extenderán a lo largo del primer trimestre de 2019 a los aeropuertos de Barcelona, Alicante y Bilbao).

Las reservas realizadas por los diferentes canales, han alcanzado en 2018 la cifra de 1,5 millones de clientes, superando 40 millones en ventas.

En este sentido, cabe señalar que Aena ofrece un canal on-line a través de una plataforma web desde la APP de Aena (que permite al cliente reservar por adelantado a precios promocionados), así como desde distintos canales de distribución.

Servicios VIP

La línea de Negocio de servicios VIP incluye los ingresos procedentes de la explotación de las salas VIP, la Sala Premium y los accesos preferentes de seguridad: *Fast Lane* y *Fast Track*.

La red cuenta con 24 salas VIP y una Sala Premium en 15 aeropuertos, operadas a través de un modelo de gestión propia, que permite a Aena fijar la política comercial y contratar a un proveedor para operar el servicio en cada aeropuerto.

El servicio *Fast Lane* facilita al pasajero acceso preferente a los

controles de seguridad en 7 aeropuertos de la red (Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur y Valencia) y el servicio *Fast Track* corresponde al control de seguridad independiente que se ofrece únicamente en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En 2018, los ingresos de la actividad de servicios VIP ha alcanzado 64,2 millones de euros, lo que ha supuesto un crecimiento del 56,5% respecto al año anterior.

Los ingresos de las salas VIP han contribuido en 56,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 65,5% (22,3 millones de euros), debido principalmente a la incorporación al modelo de gestión en propio de las 4 salas VIP del aeropuerto de Barcelona (+13,8 millones de euros), al aumento del 17,8% en el número de usuarios y al efecto de las acciones de marketing y política de precios implementadas en la gestión de esta línea de actividad por Aena.

Excluyendo el efecto en ingresos de las salas VIP de Barcelona, los ingresos de las salas VIP han aumentado un 26,9%, por encima del aumento del número de usuarios que se ha situado en el 23,5%.

A lo largo del período, Aena también ha incorporado al modelo de gestión propia la nueva sala VIP del aeropuerto de Santiago de 200 m² (en el mes de junio), ha continuado remodelando las existentes (en Palma de Mallorca y Barcelona), ha iniciado obras de ampliación (en la sala VIP de Málaga), ha ampliado acuerdos de uso con compañías aéreas y otras empresas, y adjudicó la gestión del Centro de Negocios de la T1 del aeropuerto de Barcelona, con 25 unidades de descanso que inició su actividad el 1 de julio.

Adicionalmente, en relación con los servicios de gestión integral de las salas, se ha llevado a cabo la adjudicación de su prestación en las de los aeropuertos de Sevilla, Lanzarote, Alicante y Palma de Mallorca. La licitación de la gestión de este servicio en los aeropuertos de Tenerife Sur, Bilbao, Valencia y Gran Canaria está en curso.

Asimismo, es reseñable que están en marcha nuevos proyectos de rediseño y ampliación de salas (en Madrid, Gran Canaria y Alicante), así como las actuaciones necesarias de proyecto de obra y licitación de los correspondientes expedientes de gestión de las nuevas salas de los aeropuertos de Menorca, Fuerteventura y Vigo, los cuales está previsto que inicien su actividad en el año 2019.

Nueva sala VIP del aeropuerto de Santiago

Publicidad

En Aena, la publicidad se desarrolla bajo el modelo de concesión, siendo las empresas que explotan los espacios publicitarios de la red las responsables de su comercialización: JFT en los aeropuertos canarios y JCDecaux en los peninsulares y de las Islas Baleares.

Estos contratos, han llegado a su vencimiento en 2018, por lo que en el mes de septiembre se ha licitado el nuevo contrato de publicidad que dará continuidad al actual y que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019.

El nuevo contrato busca atraer a operadores locales, nacionales e internacionales a través de la licitación de 8 lotes por distribución geográfica con interés relevante: Centro, Norte, Levante, Cataluña, Baleares, Canarias, Sur y Noroeste. La licitación, actualmente en fase de valoración, ha recibido ofertas para todos los lotes del concurso.

Respecto a la actividad de la publicidad en el sector de los aeropuertos, cabe señalar que, si bien acumula en el año una mejora en ventas superior al 10%, el sector de la publicidad exterior en España mantiene unos crecimientos moderados, según el informe de la consultora “I2p”, que sitúan por debajo del 1% el crecimiento total estimado para el 2018.

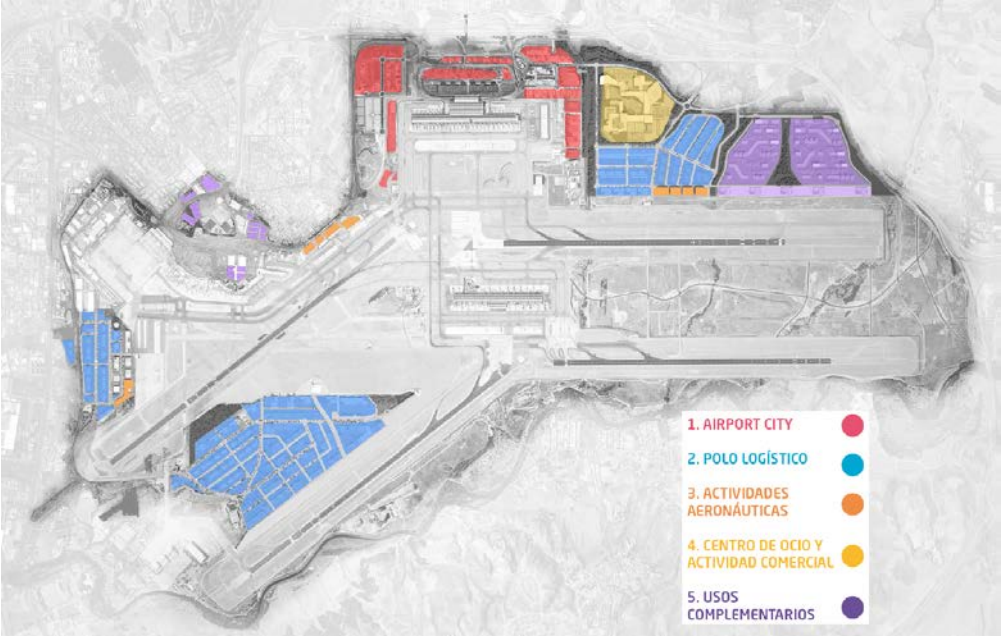
3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y otros proveedores de servicios aeroportuarios, destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos y las terminales FBOs (*Fixed Base Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Por lo que respecta a los planes de desarrollo inmobiliario de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, cabe indicar que ambos han sido presentados públicamente.

El plan inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas propone desarrollar, en los próximos 40 años, 562 hectáreas, de las 902 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, con un remanente de suelo disponible de 244 hectáreas que darán capacidad para seguir el crecimiento inmobiliario en el aeropuerto en el futuro.

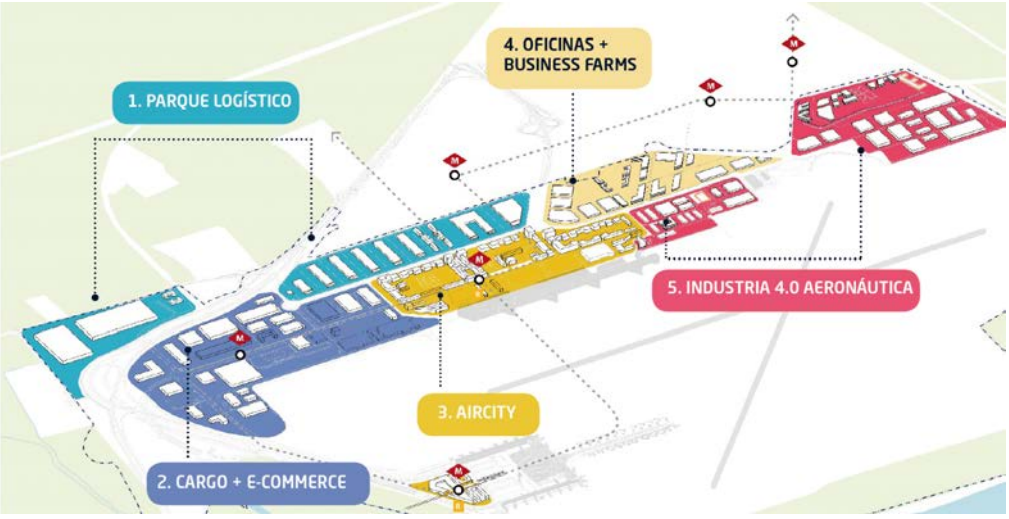
El objetivo es posicionar al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas como una puerta a la conectividad global desarrollando el mayor nodo logístico de España, un hub empresarial global y una zona de servicios para los pasajeros y zonas de influencia. Se prevé edificar casi 2,7 millones de m^2 para usos mixtos, destacando logística, e-commerce, oficinas y hoteles y un centro de ocio comercial, que se complementarán con desarrollos aeronáuticos de carga aérea y hangares. Para realizar estos desarrollos se ha estimado que será necesaria una inversión de 2.997 millones de euros por parte de múltiples agentes.



Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

El plan inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat propone desarrollar, en los próximos 20 años, 328 hectáreas, de las 543 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, preservando 215 hectáreas. de terreno por su alto valor ambiental.

Este desarrollo, tiene como objetivo posicionar al Aeropuerto Barcelona-El Prat como un polo de economía y de servicios digitales dentro del área metropolitana. A lo largo del periodo de desarrollo se prevé edificar más de 1,8 millones de m^2 para usos mixtos, destacando logística, e-commerce, oficinas y hoteles, y la industria 4.0, que se complementarán con desarrollos de carga aérea y hangares. Para su consecución, se ha estimado que será necesaria una inversión de 1.264 millones de euros por parte de múltiples agentes.



Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat

Para la implantación de estos planes inmobiliarios, Aena ha contratado los servicios de tres de los cuatro asesores externos que darán apoyo para determinar el modelo societario más adecuado en términos de implicaciones financieras, jurídicas y corporativas: Deloitte (como asesor financiero), Garrigues (como asesor jurídico) y Valtecnic (como valorador independiente).

En el primer trimestre de 2019 se licitará el concurso para la selección del asesor experto en urbanismo. Los trabajos de estos asesores permitirán a la Sociedad definir la estrategia de implantación del modelo de negocio, a partir de la cual se iniciará el proceso de selección de socios mediante concurso público a lo largo del tercer trimestre de 2019.
Adicionalmente, a finales de diciembre se lanzó la licitación para la contratación de un consultor que apoye a Aena en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario de otros aeropuertos en los que la Sociedad dispone de suelo desarrollable: Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Valencia y Sevilla.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	67.215	59.687	7.528	12,6%
Servicios Inmobiliarios[1]	67.215	59.687	7.528	12,6%
Otros ingresos de explotación	1.743	1.382	361	26,1%
Total Ingresos	68.958	61.069	7.889	12,9%
Total gastos (incluye amortización)	-48.889	-47.065	1.824	3,9%
EBITDA [2]	36.745	30.550	6.195	20,3%

[1] Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.
[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En 2018, los ingresos por Servicios inmobiliarios han ascendido a 67,2 millones de euros, un 12,6% superiores a los obtenidos en 2017 debido a la entrada en vigor a finales del ejercicio anterior de nuevos contratos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, cuyo importe se ha reconocido íntegramente en 2018. Excluidas las regularizaciones correspondientes a 2017, el crecimiento habría sido del 7,0%.

Los gastos totales crecen un 3,9%. Excluyendo amortizaciones, el total de gastos ha aumentado un 5,6%. Este aumento se explica en el apartado 4. Cuenta de Resultados.

En cuanto a las actuaciones más destacadas del período cabe señalar:

Actividad de hangares:

- Adjudicación en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de dos hangares, uno de 15.000 m^2 y otro de 22.000 m^2, e inicio de la actividad en un tercer hangar de 8.500 m^2.

- Adicionalmente, continúan las obras de construcción de dos nuevos hangares de gran capacidad, que junto a un tercero (en la zona denominada Rampa 7) cuya actividad se inició recientemente, darán soporte a compañías aéreas que operan en el aeropuerto.

- En el Aeropuerto de Sevilla, finalizadas las obras de construcción un hangar de aproximadamente 6.000 m^2 para un operador aéreo, cuya puesta en marcha está prevista para el primer trimestre de 2019.

- En el Aeropuerto de Santiago se ha construido un nuevo hangar de 1.200 m^2 que entrará en funcionamiento también a principios de 2019.

- Por último, es destacable que en 2018 se han adjudicado dos hangares en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (de 700 y 300 m²), uno en el de Sabadell (550m²), y uno en el de Huesca-Pirineos (1.600m^2).

Carga:

Respecto a la comercialización de espacios destinados a la carga aérea, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha ejercido el derecho de tanteo para la adquisición de una nave con oficinas de 7.200 m² a la empresa DHL, lo que permitirá incrementar la capacidad de manipulación de mercancías en este aeropuerto.

  Además, se han adjudicado casi 4.900 m² de oficinas en el Edificio de Servicios Generales del Centro de Carga Aérea a la empresa DHL, así como una terminal de carga de más de 1.500 m² construidos a la empresa WFS.

  En este aeropuerto se ha adjudicado en el mes de agosto una nave de carga de segunda línea de 1.000 m² construidos.

  Asimismo, es reseñable que la construcción de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada “Rejas” sigue progresando. En una de las naves se ha finalizado la obra e iniciado la explotación en el mes de octubre y en la otra ya está redactado el proyecto constructivo.

- En el aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha adjudicado una Terminal de Carga de primera línea de 3.311 m² construidos a la empresa ACL.

- En el Aeropuerto Tenerife Norte se han adjudicado a la empresa Eurotransmex, los dos módulos de la nueva terminal de carga del aeropuerto, con casi 1.500 m² construidos. La Terminal se ha entregado al cliente el 6 de julio.

- En el Aeropuerto de Sevilla se han adjudicado casi 1.200 m² construidos en la terminal de carga a la empresa Groundforce Cargo.

Aviación ejecutiva:

- Se han adjudicado las bases fijas de operaciones para la aviación ejecutiva (FBOs) de los dos principales aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, habiéndose renovado un servicio que se viene prestando con éxito en los últimos años. Los nuevos adjudicatarios comenzaron sus operaciones en la primera semana de enero de 2019.

Estaciones de Servicio:

- Se han adjudicado las estaciones de servicio de dos aeropuertos del Grupo Canarias: La Palma y Gran Canaria. Los nuevos operadores empezaron a prestar su actividad a principios de enero (La Palma) y de marzo (Gran Canaria).

Otros activos:

- La contratación por Jet2.com de cerca de 700m² en la antigua Terminal 2 del aeropuerto de Alicante para alojar sus oficinas centrales en España. Este espacio inicialmente alquilado se podría ver incrementado en los próximos meses y supone un hito importante para la recomercialización de espacios en este antiguo terminal.
- En diciembre se iniciaron las obras de construcción de dos naves taller para mantenimiento de equipos de handling en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Está prevista su finalización a mediados del año 2019.

3.3 Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En total, los ingresos del negocio internacional mejoraron 22,6 millones de euros en 2018.

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	237.856	215.344	22.512	10,5%
Otros ingresos de explotación	201	163	38	23,3%
Total Ingresos	238.057	215.507	22.550	10,5%
Total gastos (incluye amortización)	-211.274	-195.717	15.557	7,9%
EBITDA [1]	82.221	64.595	17.626	27,3%

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

Respecto a la consolidación del Aeropuerto London Luton, ha supuesto una contribución de 78,7 millones de euros a nivel de EBITDA frente a 58,7 millones de euros en 2017, afectado por el reconocimiento en enero de 2017 de 8,0 millones de euros correspondientes a la contabilización del gasto extraordinario asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido, así como por el devengo al 30 de junio de 2018 de un bonus extraordinario de 3,4 millones de euros para los empleados, correspondiente al período 2013-2018. Excluyendo el impacto de dichos gastos extraordinarios, el EBITDA habría aumentado 15,4 millones de euros, lo que habría supuesto un crecimiento del 23,1%.

Miles de euros[1]	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	102.521	95.420	7.101	7,4%
Ingresos comerciales	125.028	109.432	15.596	14,3%
Total Ingresos	**227.549**	**204.852**	**22.697**	**11,1%**
Personal	46.877	47.852	-975	-2,0%
Otros gastos de explotación	101.689	97.301	4.388	4,5%
Amortizaciones y deterioros	55.288	44.999	10.289	22,9%
Total gastos	**203.854**	**190.152**	**13.702**	**7,2%**
EBITDA[2]	**78.714**	**58.683**	**20.031**	**34,1%**
Resultado de explotación	**23.695**	**14.700**	**8.995**	**61,2%**
Resultado financiero	-23.418	-36.651	13.233	36,1%
Resultado antes de impuestos	**277**	**-21.951**	**-22.228**	**-101,3%**

[1] Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8847 en 2018 y 0,8767 en 2017.

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

A nivel operativo, los datos de tráfico del aeropuerto de Luton muestran un incremento de pasajeros del 5,0%, hasta 16,6 millones, que, junto con la positiva evolución de los ingresos comerciales, han situado los ingresos del período en 227,5 millones de euros, un 11,1% por encima de 2017 (204,9 millones de euros).

2018 ha sido el año en que el aeropuerto ha celebrado su 80 aniversario, así como su record de actividad.

En GBP, los ingresos de Luton han crecido en el período hasta 201,3 millones (12,1% frente a 2017) impulsados por el buen desempeño de los ingresos comerciales.

- Los ingresos aeronáuticos en GBP, han crecido un 8,6% y los ingresos comerciales un 15,1%.

  Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de las líneas de restauración, tiendas y aparcamientos. Los ingresos de restauración y tiendas han aumentado un 21,3% debido a la apertura de los nuevos locales como parte del proyecto de ampliación de la terminal, a una oferta más variada, cánones de concesión mayores y al cambio en el flujo de pasajeros. Por su parte, los ingresos de aparcamientos también han evolucionado muy positivamente (+16,2%) reflejo de las estrategias de gestión y precios implantadas y el buen comportamiento de la demanda de la zona de parada (*Drop-off zone*) que se ha beneficiado de mejoras en su diseño y accesos.

- El EBITDA en GBP ha aumentado un 40,2% frente a 2017 hasta 73,4 millones. El margen de EBITDA del período se ha situado en el 34,6% frente a 28,6% en 2017.

  Este incremento refleja, además del desempeño comentado en ingresos, el efecto extraordinario por la contabilización en enero de 2017 de uno de los acuerdos asociado al cierre del plan de pensiones de prestación definido por importe de 6,9 millones de GBP (8,0 millones de euros), así como por el devengo en junio de 2018 de un bonus extraordinario por importe de 3 millones de GBP (3,4 millones de euros) correspondiente al período 2013-2018. Excluyendo el impacto de dichos gastos extraordinarios, sin impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 14,3 millones de GBP, lo que habría supuesto un crecimiento del 24,5%, y el margen de EBITDA del período habría alcanzado el 36,1%.

Por lo que respecta al resultado de las participaciones que no consolidan contablemente, a continuación, se muestra la evolución de su puesta en equivalencia:

	Resultado por puesta en equivalencia				Tipos de cambio [1]			
Miles de euros	**2018**	**2017**	**Variación**	**% Variación**	**Tipo de cambio**	**2018**	**2017**	**Variación**
AMP (México)	13.579	12.890	689	5,3%	€ - MXN	22,71	21,33	-6,5%
SACSA (Colombia)	5.159	3.476	1.683	48,4%	€ - COP	3.489,44	3.336,16	-4,6%
AEROCALI (Colombia)	1.417	2.561	-1.144	-44,7%	€ - COP	3.489,44	3.336,16	-4,6%
Total participación en el resultado de asociadas	**20.155**	**18.927**	**1.227**	**6,5%**				

[1] *Tipo medio del período*

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	4.201.406	3.960.582	240.824	6,1%
Otros ingresos de explotación	118.843	67.012	51.831	77,3%
Total ingresos	**4.320.249**	**4.027.594**	**292.655**	**7,3%**
Aprovisionamientos	-172.936	-174.176	-1.240	-0,7%
Gastos de personal	-423.725	-417.155	6.570	1,6%
Otros gastos de explotación	-1.008.289	-910.912	97.377	10,7%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.813	0	1.813	100,0%
Amortización del inmovilizado	-806.383	-800.035	6.348	0,8%
Deterioro de inmovilizado	-46.248	-	46.248	100,0%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-16.107	-10.915	5.192	47,6%
Otros resultados	1.829	2.969	-1.140	-38,4%
Total gastos	**-2.470.046**	**-2.310.224**	**159.822**	**6,9%**
EBITDA [1]	**2.656.586**	**2.517.405**	**139.181**	**5,5%**
Resultado de explotación	**1.850.203**	**1.717.370**	**132.833**	**7,7%**
Gastos financieros y Otros resultados financieros	-132.695	-144.183	-11.489	-8,0%
Gastos por intereses de expropiaciones	-310	4.593	-4.904	-106,8%
Resultado financiero neto	**-133.005**	**-139.590**	**-6.585**	**-4,7%**
Participación en el resultado de asociadas	20.155	18.927	1.228	6,5%
Resultado antes de impuestos	**1.737.353**	**1.596.707**	**140.646**	**8,8%**
Impuesto sobre las ganancias	-409.602	-374.738	34.864	9,3%
Resultado consolidado del período	**1.327.751**	**1.221.969**	**105.782**	**8,7%**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-131	-10.036	-9.905	98,7%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	**1.327.882**	**1.232.005**	**95.877**	**7,8%**

[1] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena han aumentado hasta 4.320,2 millones de euros en el período, un 7,3% respecto a 2017.

El crecimiento de los **ingresos ordinarios** ha sido del 6,1%, hasta 4.201,4 millones de euros. Este incremento de 240,8 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

Los ingresos provenientes de la actividad comercial han incrementado su peso porcentual hasta el 27,2% del total, frente al 26,5% que representaron en 2017.

Por su parte, la partida de **otros ingresos de explotación** refleja un aumento del 77,3% derivado principalmente de la aplicación de subvenciones procedentes del cobro en 2018 de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) por programas operativos para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Asimismo, incluye la aplicación a resultados de 26,7 millones de euros correspondientes a las subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, interrumpidas una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ha entrado en funcionamiento.

Por lo que respecta a la variación de los **gastos**, en este período se refleja un aumento del total de 6,9% (159,8 millones de euros), que se sitúa en un 10,2% excluyendo las amortizaciones, debido a las variaciones en los siguientes conceptos:

- Los aprovisionamientos se han reducido un 0,7% (1,2 millones de euros) debido principalmente a las condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea (ATM/CNS) suscrito con ENAIRE hasta 2021.

- Los gastos de personal muestran un aumento del 1,6% (6,6 millones de euros) que está afectado por la contabilización

en Luton del gasto extraordinario de 8,0 millones de euros (6,9 millones de GBP) correspondiente a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados de Luton en materia de pensiones reconocido en enero de 2017, así como por el devengo de un bonus extraordinario para los empleados, correspondiente al período 2013-2018, por importe de 3,4 millones de euros (3,0 millones de GBP).
Excluyendo Luton, los gastos de personal reflejan un aumento del 2,0% (7,5 millones de euros) debido principalmente a la provisión de la revisión salarial previsto para 2018 y a nuevas incorporaciones.

- Otros gastos de explotación aumentan un 10,7% (97,4 millones de euros), debido principalmente al efecto de la entrada en vigor de nuevos contratos con mayores costes asociados, como en los servicios de seguridad privada (20,2 millones de euros, +14,4%), en el servicio para personas con movilidad reducida (19,3 millones de euros, +52.4%), en limpieza (6,0 millones de euros, +10,7%), el incremento del gasto de mantenimientos (5,6 millones de euros, +2,9%), así como en los nuevos contratos de gestión de salas VIP (8,7 millones de euros, +69,2%) debido a la incorporación de nuevas salas al modelo de gestión en propio. Asimismo, han aumentado los gastos de gestión asociados al cierre de la Base Aérea de Murcia San Javier (7,4 millones de euros) y el coste de las asistencias técnicas (5,6 millones de euros).

- La amortización del inmovilizado ha aumentado 6,3 millones de euros (0,8%) principalmente por la amortización de la nueva inversión asociada al proyecto de ampliación de la terminal de aeropuerto de Luton y al aparcamiento en altura (10,5 millones de euros), así como por la amortización de las inversiones en pistas y calles de rodaje en la red, que ha sido parcialmente compensada por el fin de la amortización de ciertos activos.

- Los deterioros y bajas de inmovilizado reflejan 46,2 millones de euros asociados al reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, no reutilizables en otro aeropuerto, al producirse la interrupción de las operaciones comerciales en el mismo, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento (ver Notas 6 y 7 de la Memoria consolidada). El reconocimiento de esta pérdida extraordinaria ha conllevado la aplicación de los ingresos por subvenciones explicada al comentar la variación en otros ingresos de explotación.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado hasta 2.656,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,5% respecto a 2017, incluyendo 78,7 millones de euros de la consolidación de Luton y el impacto neto extraordinario de 19,6 millones de euros derivado de la interrupción de las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha comenzado su funcionamiento.

Excluido el efecto neto extraordinario derivado del reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier por importe de 46,2 millones de euros, y de la aplicación de 26,7 millones de euros de ingresos por subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos deteriorado, el EBITDA del periodo crece un 6,3%, hasta 2.676,1 millones de euros.

Por su parte, el margen de EBITDA del período se sitúa en el 61,5% (62,5% en 2017) y en el 61,9% excluyendo los mencionados impactos extraordinarios.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra una disminución interanual del gasto de 6,6 millones de euros.

El epígrafe “Gastos financieros y Otros resultados financieros” disminuyen 11,5 millones de euros (8,0%) debido principalmente a la reducción del volumen de deuda y del tipo de interés de préstamos de Aena (11,6 millones de euros), así como a la variación por los costes financieros de Luton que se reconocieron en 2017 como consecuencia de la refinanciación de la deuda llevada a cabo el año anterior (12,7 millones de euros). Estas reducciones se ven parcialmente compensadas por el coste de ruptura de la cobertura del tipo de interés asociada al préstamo con Depfa Bank que fue cancelado en el mes de julio (17,2 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 409,6 millones de euros, un incremento del gasto de 34,9 millones de euros, consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,6% (23,5% en el mismo período de 2017).

El **Resultado consolidado del período** ha alcanzado 1.327,8 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes asciende a 0,1 millones de euros (correspondiente al 49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 1.327,9 millones de euros, un 7,8% superior al alcanzado al cierre de 2017.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 524,6 millones de euros, incluyendo 53,2 millones de euros de Luton.

En términos de ejecución, el volumen de inversión ha ascendido a 508,7 millones de euros (509,0 millones de euros en 2017).

En la red de aeropuertos, los pagos por las inversiones del período han ascendido a 470,3 millones de euros, cifra que supone un aumento de 165,2 millones de euros (+54,2%) respecto a 2017, que fue de 305,0 millones de euros, debido fundamentalmente a las inversiones pagadas en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

En términos de ejecución, el volumen de inversión en la red ha ascendido a 460,1 millones de euros, un aumento de 17,7 millones de euros respecto a 2017.

En lo que respecta a las principales actuaciones puestas en servicio durante el año 2018, cabe señalar que se han centrado principalmente en el campo de vuelos y destacar, entre ellas, la regeneración del pavimento de pista en los aeropuertos de Barcelona, Tenerife Sur y Fuerteventura, y la mejora de diversas zonas del campo de vuelos en Santiago y Palma de Mallorca. En el área terminal, destacan la ampliación del sistema de climatización en Palma de Mallorca y un nuevo solado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, como principales ejecuciones en 2018. En cuanto a las actuaciones en instalaciones, es reseñable el incremento de la capacidad punta del sistema automático de transporte de equipajes (SATE) en la zona de facturación norte de Palma de Mallorca.

Respecto a las inversiones en ejecución durante este ejercicio y cuya duración se extenderá en próximos meses, cabe indicar que también están especialmente centradas en el campo de vuelos, y fundamentalmente en mejorar o ampliar las plataformas de los Aeropuertos Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Ibiza, Lanzarote y Girona-Costa Brava. Asimismo, están en ejecución los recrecidos de las pistas de Bilbao y Tenerife Norte, y las mejoras de edificios terminales, entre las que destacan el nuevo solado en Palma de Mallorca y la ampliación del edificio terminal de Reus. En el capítulo de instalaciones destaca el suministro e instalación de pasarelas en el aeropuerto Málaga-Costa del Sol y las actuaciones en capacidad punta del sistema automático de transporte de equipajes (SATE) en la zona de facturación sur de Palma de Mallorca. También hay actuaciones en ejecución en el capítulo de medio ambiente, siendo reseñable el aislamiento térmico del edificio terminal de Palma de Mallorca y un nuevo alumbrado con tecnología led en el sistema automático de transporte de equipajes en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Finalmente cabe destacar la adecuación general del drenaje del Aeropuerto de Alicante.

Por lo que se refiere a actuaciones importantes iniciadas en 2018 son reseñables: la adecuación de salas VIP en Barcelona-El Prat, la remodelación del edificio del dique sur de dicho aeropuerto, la regeneración de pista 32R-14L del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y la remodelación de la galería comercial y sala de embarque en Gran Canaria.

Pista repavimentada Aeropuerto Tenerife Sur

En el aeropuerto de Luton, las inversiones han continuado centradas en el mantenimiento y renovación de equipamientos, así como en el *Proyecto Curium* que tiene como objetivo aumentar la capacidad hasta 18 millones de pasajeros y una inversión aproximada de 160 millones. En el mes de diciembre han terminado los trabajos en la terminal y en el lado tierra, los cuales representan la parte más importante de la ampliación.

En concreto, se ha completado la ampliación y remodelación del edificio terminal (20.000 y 10.000 m² respectivamente), se ha puesto en operación el nuevo dique B, nuevas puertas de embarque y líneas de seguridad adicionales (con un incremento del espacio del vestíbulo de seguridad del 50%). En el lado aire, han entrado en operación 6 nuevas posiciones de estacionamiento de aeronaves.

Por otra parte, continúan progresando los trabajos para la construcción de la nueva calle de rodaje Foxtrot, que se estima finalizará a mediados de 2019.

Asimismo, como parte de los trabajos preliminares para la construcción del tren ligero que conectará el edificio terminal con la estación de tren de *Luton Airport Parkway* (que serán financiados por la autoridad local), se ha trasladado la zona de *Drop-off* a una localización provisional, e iniciado la construcción del nuevo edificio de estacionamiento en altura (*Multi Storage Car Park 2*).

Respecto a las inversiones de las asociadas que no consolidan contablemente, cabe destacar que en el mes de junio se obtuvo la certificación del Aeropuerto de Cartagena de Indias.

En los aeropuertos de GAP, durante 2018 se realizaron inversiones por 1.800 millones de pesos mejicanos (aproximadamente 80 millones de euros) incluyendo inversiones en Montego Bay (en Jamaica), de las que cabe destacar las remodelaciones de edificios terminales y las ampliaciones en los aeropuertos de Guadalajara (8.800 m² en la T1, 9 nuevas puertas de embarque, un nuevo control de seguridad con 5 puestos y ampliación del estacionamiento de aeronaves), Tijuana (2.000 m² en edificio terminal y área comercial), Guanajuato (11.000 m² en edificio terminal) y La Paz (1.500 m² edificio terminal, pista y vialidades).

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por la inversión en la red de aeropuertos españoles a 31 de diciembre de 2018 y su comparativa con 2017:

Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- En el ámbito de la seguridad las inversiones representan el 28% del total (frente al 30% del mismo periodo de 2017) y se han incrementado en 40 millones de euros, pasando de 91,8 a 131,8 millones de euros. De las actuaciones en seguridad operativa en la zona de movimiento de aeronaves, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas áreas del campo de vuelos de los aeropuertos de Fuerteventura, Tenerife Sur, Girona-Costa Brava y Bilbao, además de la mejora del balizamiento en Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En lo que respecta a la seguridad de las personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con sistemas automáticos de control de pasaportes, equipos de rayos X móviles y control de accesos.

- La inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el mantenimiento del servicio ha aumentado su representatividad sobre el total, del 33% en el año 2017 al 37% en 2018. Cuantitativamente también se ha incrementado desde 99,3 millones de euros a 172,5 millones de euros en este período (+73,8%). Entre las actuaciones realizadas destacan las mejoras en las plataformas de los aeropuertos de Palma de Mallorca (plataformas B y C), Tenerife Sur, Fuerteventura y del aeropuerto de Lanzarote, así como el suministro de pasarelas para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

- Las inversiones en capacidad han ascendido a 24,3 millones de euros, frente a 12,5 millones de euros de inversión en 2017. En el campo de vuelos, destaca la reconfiguración de la plataforma del dique sur del aeropuerto de Barcelona y en el aeropuerto Madrid, el suministro e instalación de equipos de asistencia a aeronaves en plataforma y nuevos puestos de estacionamiento. En los trabajos realizados en capacidad de las terminales destaca la mejora del sistema automático de transporte de equipajes en Palma de Mallorca.

- En el ámbito del medio ambiente la inversión ha ascendido a 18,5 millones de euros (3,2 millones más que en 2017). Este importe corresponde principalmente a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, a la instalación de sistemas de iluminación con tecnología eficiente en diversos aeropuertos de la red, a la construcción de un separador de hidrocarburos en el Aeropuerto de Valencia y a la adaptación a la normativa medioambiental de equipos frigoríficos en el aeropuerto de Madrid.

- En cuanto a expropiaciones, se han realizado pagos por importe de 0,2 millones de euros, frente a los 2,6 millones de euros pagados en el mismo período de 2017.

- En otras inversiones se reflejan actuaciones por importe de 123,0 millones de euros, un 47,0% más que en 2017 (83,7 millones de euros). En este apartado se incluyen las inversiones en tecnologías de la información, especialmente las destinadas al almacenamiento de la información y a mejorar infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos. También son reseñables las encaminadas a mejorar los Ingresos comerciales e inmobiliarios, entre las que destaca la mejora de los sistemas de aparcamientos en Barcelona-El Prat y la mejora de varios aparcamientos en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.785.594	14.093.595	-308.001	-2,2%
Activo corriente	1.113.476	1.213.837	-100.361	-8,3%
Total activo	**14.899.070**	**15.307.432**	**-408.362**	**-2,7%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	6.023.805	5.687.864	335.941	5,9%
Pasivo no corriente	7.376.773	8.135.177	-758.404	-9,3%
Pasivo corriente	1.498.492	1.484.391	14.101	0,9%
Total patrimonio neto y pasivo	**14.899.070**	**15.307.432**	**-408.362**	**-2,7%**

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

Impactos derivados de la entrada en vigor de las nuevas Normas Contables NIIF 15 y NIIF 9

El ejercicio 2018 es el primero en el que se aplican las NIIF 15 y NIIF 9 en la elaboración de los estados financieros, según se informa en la nota 2.1.2.1 de la Memoria consolidada. El Grupo Aena ha optado por no re expresar los períodos anteriores, y los impactos en el Patrimonio a la fecha de aplicación inicial (1 de enero de 2018) derivados de la entrada en vigor de dichas Normas, no han sido significativos, habiéndose limitado exclusivamente a 0,8 millones de euros de disminución en Reservas, derivados de la transición a NIIF 9.

Adicionalmente, se ha procedido a reclasificar los Activos financieros disponibles para la venta que figuraba en las Cuentas anuales de 2017 (0,3 millones de euros) a “Otros Activos Financieros”.

En la Cuenta de Resultados del ejercicio 2018 los impactos también han sido poco significativos, en concreto los siguientes:

- Aumento en gastos financieros, por importe de 0,9 millones de euros, derivado de la aplicación de los preceptos de la NIIF 9 relativos a reestructuraciones de deuda.
- 1,1 millones de euros de mayor resultado derivado de la cuantificación del importe de deterioro de activos financieros bajo la nueva metodología de pérdida esperada en relación al que hubiera sido calculado bajo la anterior NIC 39.

Principales variaciones

El Activo no corriente ha disminuido en 308,0 millones de euros debido principalmente al descenso en 333,2 millones de euros del “Inmovilizado material”, explicado por la evolución de la inversión en la red española que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas, así como por el reconocimiento del deterioro por importe de 46.2 millones de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos del aeropuerto Murcia San Javier que no han podido ser reutilizados en el del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) o en el resto de los aeropuertos de la red (ver Nota 6 Memoria Consolidada).

La variación anterior ha sido compensada parcialmente por el aumento en 15,8 millones de euros del “Activo intangible” asociado principalmente a la formalización por Aena del acuerdo de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) y su zona de actividades por un período de 25 años, cuya contrapartida se encuentra recogida en “Deuda financiera” a largo plazo (ver Nota 7 de la Memoria consolidada).

Por su parte, el **Activo corriente** se ha reducido 100,4 millones de euros debido a la disminución del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 203,6 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos) y al aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 103,0 millones de euros, por el devengo al 31 de diciembre de 2018 de 117,8 millones de euros por rentas mínimas garantizadas (RMGA) (frente a los 75,8 millones de euros devengados por RMGA al cierre de 2017), por el cambio de la forma de pago de una compañía aérea de pre-pago a aval en 2018 (28,4 millones de euros), y el aumento de facturación del período.

El Patrimonio neto ha aumentado en 335,9 millones de euros como consecuencia principalmente de la diferencia entre los dividendos repartidos en el período (-993,4 millones de euros) y el resultado del período (+1.327,9 millones de euros).

La disminución del Pasivo no corriente en 758,4 millones de euros se debe esencialmente a la disminución del epígrafe de “Deuda

financiera" en 702,9 millones de euros, principalmente por el traspaso a corto plazo de 766,6 millones de euros asociados al pago de 798,1 millones de euros correspondientes a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, y a la cancelación anticipada de deuda de Depfa Bank, de cuyo importe total (166,1 millones de euros) 132,9 millones de euros se recogían en este epígrafe (ver movimiento de la Deuda financiera en Nota 20 de la Memoria consolidada).

Asimismo, el saldo de "Otros pasivos a largo plazo" ha disminuido 42,2 millones de euros debido principalmente a la compensación de 41,7 millones de euros en la facturación efectuada durante el período, del anticipo cobrado en su día de World Duty Free Group España, S.A. para los contratos de alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España (ver Nota 25 de la Memoria consolidada).

El aumento de 14,1 millones de euros en el Pasivo corriente refleja principalmente el incremento de las partidas "Pasivo por impuesto corrientes" y "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 49,5 millones de euros como consecuencia del aumento del saldo acreedor con Hacienda Pública por el aumento del Impuesto sobre Sociedades y del incremento de volumen de actividad (ver Notas 19 y 32 de la Memoria consolidada). En sentido contrario, el saldo de "Provisiones para otros pasivos y gastos" disminuye en 23,7 millones de euros (ver movimiento en Nota 23 de la Memoria consolidada).

El fondo de maniobra, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en -385,0 millones de euros al cierre del período (-270,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2017), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2018 en 6.654,1 millones de euros (incluyendo 435,7 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton) frente a 7.156,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, y las ratios asociadas continúan reduciéndose:

Miles de euros	**2018**	**2017**
Deuda Financiera Bruta contable	7.305.506	8.010.959
Efectivo y equivalentes al efectivo	651.380	854.977
Deuda Financiera Neta contable	**6.654.126**	**7.155.982**
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA[(1)]	**2,5x**	**2,8x**

[(1)] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 15. Deuda financiera neta contable del Grupo

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los "covenants" incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 6.424,6 millones de euros al cierre del período frente a 6.947,9 millones de euros al cierre de 2017. Respecto a las ratios asociadas, se reducen frente al cierre de 2017:

Miles de euros	**2018**	**2017**
Deuda Financiera Bruta *covenants*	6.892.076	7.665.989
Efectivo y equivalentes al efectivo	467.444	718.115
Deuda Financiera Neta *covenants*	**6.424.633**	**6.947.874**
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA[(1)]	**2,5x**	**2,8x**

[(1)] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 16. Deuda financiera neta *covenants* de Aena S.M.E., S.A.

Durante el período se ha amortizado deuda por importe de 798,1 millones de euros, incluyendo 166,1 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada del préstamo a tipo fijo que Aena mantenía con Depfa Bank.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 1,30% (1,45% a 31 de diciembre de 2017).

Respecto a la amortización anticipada de la totalidad del préstamo vivo que Aena mantenía con Depfa Bank por importe de 166,1 millones de euros, cabe señalar que se realizó el 18 de julio, en respuesta a la aplicación de la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia. Esta Circular, que completaba la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013, obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE (de la que Aena es co-acreditada) una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%.

En cumplimiento de las condiciones contractuales de dicho préstamo, en el momento de la amortización se procedió al pago del coste de ruptura de la cobertura de tipo de interés asociada, por importe de 17,2 millones de euros.

Asimismo, es destacable que con fecha 13 de diciembre de 2018, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (”ESG-linked RCF”) por importe de 800 millones de euros, reforzando su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo.

Con esta operación, la Sociedad amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años) aprovechando las condiciones favorables del mercado. La característica más destacada de esta línea de crédito es que el tipo de interés se fija en función, no sólo del rating crediticio, sino también de la evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG “*Environmental, Social and Governance*”).

Simultáneamente, Aena canceló las líneas de crédito bilaterales que mantenía por un importe de 1.000 millones de euros y vencimiento en 2019.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

Por lo que se refiere a la información sobre el periodo medio de pago (PMP) a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A es:

Días	2018
Período medio de pago a proveedores	48
Ratio de operaciones pagadas	51
Ratio de Operaciones pendientes de pago	21

Tabla 17. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales*, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la Sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información exacta sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del balance.

Miles de euros	2018
Total pagos realizados	850.582
Total pagos pendientes	97.306

Tabla 18. Saldo referente a proveedores

En el acumulado del período, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados

justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de “Acreedores comerciales” es mayor que el de “pagos pendientes”, debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del aeropuerto de Luton.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.947.658	2.014.612	-66.954	-3,3%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-502.307	-361.614	-140.693	-38,9%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.648.908	-1.364.274	-284.634	-20,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	854.977	564.616	290.361	51,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-40	1.637	-1.677	102,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**651.380**	**854.977**	**-203.597**	**-23,8%**

Tabla 19. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo por importe de 975 millones de euros (con cargo al resultado del ejercicio 2017 de la sociedad matriz), han sido cubiertas durante el período con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (1.947,7 millones de euros) y por la reducción del saldo de tesorería hasta 651,4 millones de euros, desde los 855,0 millones de euros iniciales. Dichas necesidades financieras han incluído la financiación del programa de inversiones de inmovilizado no financiero (524,6 millones de euros), la amortización de la deuda según el calendario establecido (632,0 millones de euros) y la amortización anticipada correspondiente a la deuda con Depfa (166,1 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto compañías aéreas como arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado en el periodo (+4,9%), hasta 2.655,9 millones de euros, desde 2.532,1 millones de euros en 2017, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.656,6 millones de euros al cierre del período, frente a 2.517,4 millones de euros en 2017.

No obstante lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación durante el período (1.947,7 millones de euros) refleja una disminución del 3,3% respecto a 2017 debido al efecto derivado del cobro de 110,5 millones de euros en el primer trimestre de 2017 en concepto de devolución del impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2015 y por el cambio en 2018 de la forma de pago de una compañía aérea de pre-pago a aval (28,4 millones de euros). Excluyendo ambos efectos, el flujo de caja operativo habría aumentado un 3,8% (71,9 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo ha ascendido a 502,3 millones de euros frente a 361,6 millones de euros en 2017 y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 524,6 millones de euros (371,2 millones de euros en 2017).

Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado “5. Inversiones”).

Adicionalmente, se han constituido depósitos a largo plazo por importe de 12,9 millones de euros.

Dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 20,1 millones de euros y “Cobros de otros activos financieros” por importe de 10,1 millones de euros en concepto , principalmente, de devolución de la garantía constituida con ocasión de la participación en el concurso para el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos, a la devolución del principal de la deuda en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato y a la amortización anticipada de la deuda con Depfa. El importe de los dividendos pagados ha ascendido a un total de 993,4 millones de euros, de los cuales 975,0 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III (Aeropuerto de Luton).
La principal entrada de flujos ha correspondido al cobro de 88,1 millones de euros de subvenciones FEDER (ver Nota 24 de la Memoria consolidada).

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera se describen en la Nota 3 de la Memoria consolidada ("Gestión de los riesgos operativos y financieros").

En el ámbito operativo, en dicho apartado se desarrollan, por un lado, los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA"), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Por otra parte, se detallan los riesgos de explotación, derivados de diversos factores que pueden afectar la actividad del Grupo por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, incluyendo los riesgos considerados por la Sociedad tras el referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), cuya concreción final está sujeta tanto al proceso de negociación que el Gobierno Británico está desarrollando con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de salida, como a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa del Grupo Aena está expuesta, el contenido de la indicada Nota 3 de la Memoria consolidada describe diversos riesgos: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez.

Esta información se completa con el contenido del capítulo 3 del estado de información no financiera, que forma parte de este informe, y que se presenta separadamente en el ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018.

9. Principales litigios

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia. De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el "Reglamento 598/2014").
Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.
(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, ENAIRE y la DGAC, en el que se exponía el modo en el que se iba a proceder a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indicaba que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exigía realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se han realizado han sido las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica

[1] Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

UNE EN 12354-3:2001 *Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.*

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, siempre que fuese posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.
Con fecha 4 de septiembre de 2017, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre anterior, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concedía una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado debería pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre de 2017, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre de 2017, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre de 2017, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concedía una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluyó el 22 de febrero de 2018.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se recibió providencia del Tribunal Superior de Justicia mediante la cual se requiere al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días informara a la Sala sobre "si para la valoración técnica pendiente sobre el ruido necesaria para la ejecución de la sentencia es imprescindible la entrada en el domicilio propiedad de uno de los vecinos, dadas las muchísimas dificultades que se están produciendo para llevar a cabo la medición en el mismo". Dicha solicitud se producía toda vez que se había completado la totalidad de las actuaciones a realizar, a excepción de la evaluación de los niveles de ruido en la vivienda del vecino mencionado, en la que, hasta la fecha no se había conseguido permiso del ocupante (arrendatario) para acceder a la misma.

En su escrito de 15 de marzo el Abogado del Estado, aportando los informes elaborados al efecto, solicitó al TSJ que declarase que no era necesaria la entrada en la vivienda del vecino mencionado para dar por ejecutada la sentencia, añadiendo que, en cualquier caso, las ejecutadas (Ministerio de Fomento, ENAIRE y Aena) procederían a realizar cuantas acciones la Sala considerase necesarias para completar la ejecución. Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado relativas a todas las actuaciones e informes que se habían realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo.
Por sucesivas peticiones de las partes se fue ampliando el plazo para presentar alegaciones, habiendo terminado este plazo el pasado día 15 de junio de 2018, tras el cual, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba:

(i) Desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino.

(ii) Declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, Aena presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha 30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018. En este punto, el TSJ debe decidir sobre la admisión del recurso y emplazar a Aena para personarse ante el Tribunal Supremo.

10. Información no financiera

El ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 que forma parte de este informe de gestión, se presenta separadamente y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es). Dicho documento, ha sido elaborado en línea con los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018 de información no financiera y diversidad, aprobada el 13 de diciembre de 2018 por el Congreso de los Diputados, por la que se modifican el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad (procedente del Real Decreto Ley 18/2017, de 24 de noviembre).

11. Recursos humanos

En el ámbito de los recursos humanos, para impulsar las acciones previstas en el Plan Estratégico 2018-2021, se han definido acciones con la finalidad de planificar y prever las personas y los cambios organizativos necesarios para acometer el incremento de la actividad y los nuevos roles y retos, así como medidas de mejora de las condiciones de trabajo, facilitación de la formación y desarrollo del talento y las capacidades profesionales, fomentando la diversidad e igualdad.

Las actuaciones más relevantes desarrolladas durante 2018 relativas a la selección, desarrollo/promoción y formación en Aena S.M.E., S.A. que se detallan a continuación, se completan con la información relativa a los recursos humanos contenida en el capítulo 7 del ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 (apartado “Las personas en Aena”).

Procesos de selección

Durante 2018 se han llevado a cabo los siguientes procesos selectivos:

- Finalización de la Provisión Interna de 18 de diciembre de 2017 para no titulados. A través de este proceso se han resuelto 211 plazas, de las cuales han sido adjudicadas 128 plazas con candidatos de bolsa interna, 79 plazas se han cubierto con candidatos de bolsa externa y 4 plazas quedan pendientes de un nuevo proceso de provisión Interna.
- Finalización de la Convocatoria de Selección Externa para Titulados Universitarios. Esta convocatoria comenzó en 2017 y ha finalizado en 2018 quedando las plazas cubiertas y las bolsas constituidas.
- Convocatoria de Bolsas de Candidatos a través de los Servicios Públicos de Empleo para personal de apoyo y atención a pasajeros, usuarios y clientes.
- Con fecha 28 de junio de 2018 y 22 de noviembre de 2018 se han llevado a cabo dos procesos de selección para contrataciones no fijas en 16 aeropuertos de la red, de técnicos no universitarios.
- Convocatoria de Provisión interna de titulados universitarios, con fecha 13 de diciembre de 2018, que dará la oportunidad a todos los empleados fijos de la empresa a presentarse a un proceso de promoción, desarrollo y/o reorientación de su trayectoria profesional.
- Becas: 72 estudiantes universitarios de los últimos cursos han recibido becas para realizar prácticas académicas durante 2018, lo que les ha dado la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial en Aena.

Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Se ha continuado con la realización de acciones formativas orientadas a la transformación cultural y digital.

Se han realizado formaciones de carácter conductual y técnico para favorecer un mejor y mayor conocimiento de Aena por todos los empleados, con la intención de incrementar el sentido de pertenencia y la implicación de todos. Se ha continuado con la formación para la diversidad y la igualdad y para asegurar el cumplimiento normativo. Como en años anteriores, uno de los pilares principales de la formación ha sido la dedicada a asegurar los niveles de seguridad física y operacional en todos nuestros aeropuertos.

Transformación Digital

Asimismo, durante 2018 se ha avanzado en la hoja de ruta de la Transformación Digital para abordar la modernización de los sistemas de gestión de Recursos Humanos en los próximos años con el objetivo fundamental de apoyar desde el área de recursos humanos con acciones concretas de formación e información y, al mismo tiempo, continuar con la automatización de procesos y desarrollar aplicativos propios que redunden en una mayor eficiencia en el trabajo y en la modernización del área.

12. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 10 del ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 (apartado “Cash flow social”) sobre los volúmenes de contratación adjudicados por Aena en 2018 es destacable señalar la transformación digital que la Sociedad está llevando a cabo en los procesos de contratación comercial y de proveedores.

En el año 2018, es especialmente destacable la entrada en vigor el 9 de marzo de 2018 de la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014*, que afecta a los procesos de contratación de proveedores de Aena.

El programa de *Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena* tiene carácter plurianual y se compone de más de 10 proyectos distintos, relacionados entre sí, que permitirán la automatización y mejora de los procesos de contratación, así como la disminución de los plazos y trámites administrativos, tanto para los operadores económicos como para las unidades de contratación de Aena.

En cumplimiento de la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, durante el ejercicio 2018 se ha definido, analizado, desarrollado e implementado la plataforma de presentación electrónica de ofertas PPO, que permite a los licitadores llevar a cabo la presentación telemática de sus proposiciones u ofertas en los expedientes.

13. Evolución bursátil

Durante 2018, la evolución de la cotización de la acción ha fluctuado entre un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 133,0 euros. La acción ha cerrado el período en 135,8 euros, una caída del 19,7% que refleja en gran medida la evolución general del mercado español en este período, en el que el IBEX35 acumuló una pérdida del 15,0%.

Figura 8. Evolución bursátil

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid en 2018, se resumen en la siguiente tabla:

2018	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	87.945.064
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	344.883
Capitalización €	20.362.500.000
Precio de cierre €	135,75
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	119,7%

Tabla 20. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2018 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

14. Otros hechos

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2018 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) con fecha 15 de enero de 2019, habiendo comenzado el inicio de sus operaciones. Con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el “Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

ANEXOS:

I. Estados financieros consolidados
II. Resumen de Hechos Relevantes publicados
III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2018 y 2017

Miles de euros	2018	2017
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.872.781	13.205.946
Activos intangibles	506.996	491.173
Inversiones Inmobiliarias	138.183	135.108
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	65.433	63.955
Otras cuentas a cobrar	3.259	2.831
Activos por impuestos diferidos	124.944	122.369
Activos financieros disponibles para la venta	-	347
Otros activos financieros	72.854	71.506
Instrumentos financieros derivados	1.144	360
	13.785.594	**14.093.595**
Activos corrientes		
Existencias	7.258	7.051
Clientes y otras cuentas a cobrar	454.838	351.809
Efectivo y equivalentes al efectivo	651.380	854.977
	1.113.476	**1.213.837**
Total activos	**14.899.070**	**15.307.432**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.534.635	3.180.024
Diferencias de conversión acumuladas	-20.301	-22.523
Otras reservas	-80.333	-75.931
Participaciones no dominantes	-11.064	5.426
	6.023.805	**5.687.864**
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.573.078	7.276.016
Instrumentos financieros derivados	56.543	45.645
Pasivos por impuestos diferidos	70.995	80.153
Prestaciones a los empleados	46.622	59.126
Provisiones para otros pasivos y gastos	84.700	70.901
Subvenciones	495.594	511.927
Otros pasivos a largo plazo	49.241	91.409
	7.376.773	**8.135.177**
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	613.049	585.140
Pasivos por impuesto corriente	24.889	3.279
Deuda financiera	732.428	734.943
Instrumentos financieros derivados	32.740	37.010
Subvenciones	35.217	40.152
Provisiones para otros pasivos y gastos	60.169	83.867
	1.498.492	**1.484.391**
Total pasivos	**8.875.265**	**9.619.568**
Total patrimonio neto y pasivos	**14.899.070**	**15.307.432**

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

Miles de euros	2018	2017
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	4.201.406	3.960.582
Otros ingresos de explotación	11.107	10.852
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.981	4.751
Aprovisionamientos	-172.936	-174.176
Gastos de personal	-423.725	-417.155
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.813	-
Otros gastos de explotación	-1.008.289	-910.912
Amortización del inmovilizado	-806.383	-800.035
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	95.076	42.504
Excesos de provisiones	7.679	8.905
Deterioro de inmovilizado	-46.248	-
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-16.107	-10.915
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.829	2.969
Resultado de explotación	**1.850.203**	**1.717.370**
Ingresos financieros	2.985	6.891
Gastos financieros	-135.248	-142.134
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-742	-4.347
Ingresos (Gastos) financieros – netos	**-133.005**	**-139.590**
Participación en el resultado de asociadas	20.155	18.927
Resultado antes de impuestos	**1.737.353**	**1.596.707**
Impuesto sobre las ganancias	-409.602	-374.738
Resultado del período consolidado	**1.327.751**	**1.221.969**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**-131**	**-10.036**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**1.327.882**	**1.232.005**
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	8,85	8,21
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	8,85	8,21

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017

Miles de euros	2018	2017
Resultado antes de impuestos	**1.737.353**	**1.596.707**
Ajustes por:	**918.553**	**935.380**
Depreciación y amortización	806.383	800.035
Correcciones valorativas por deterioro	-1.813	-6.072
Variación de provisiones	30.729	50.222
Deterioro de inmovilizado	46.248	-
Imputación de subvenciones	-95.076	-42.504
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	16.107	10.915
(Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	229	7
Ingresos financieros	-2.985	-6.891
Gastos financieros	97.915	101.604
Diferencias de cambio	513	4.340
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	37.333	40.530
Otros Ingresos y gastos	3.125	2.121
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-20.155	-18.927
Variaciones en capital circulante:	**-180.504**	**-122.326**
Existencias	-211	552
Deudores y otras cuentas a cobrar	-115.020	-4.587
Otros activos corrientes	-184	-117
Acreedores y otras cuentas a pagar	-7.871	-73.779
Otros pasivos corrientes	-56.427	-43.007
Otros activos y pasivos no corrientes	-791	-1.388
Otro efectivo generado por las operaciones	**-527.744**	**-395.149**
Intereses pagados	-131.539	-134.661
Cobros de intereses	1.143	4.311
Impuestos cobrados (pagados)	-396.836	-263.490
Otros cobros (pagos)	-512	-1.309
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**1.947.658**	**2.014.612**
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-498.865	-339.189
Adquisiciones de activos intangibles	-21.328	-31.220
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-4.410	-831
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-12.905	-12.933
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.044	5.376
Cobros por desinversiones de inmovilizado material	34	-
Cobros otros activos financieros	10.071	124
Dividendos recibidos	20.052	17.059
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**-502.307**	**-361.614**

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2017 (continuación)

Miles de euros	2018	2017
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Cobros de subvenciones FEDER	88.097	9.340
Aportaciones de socios	3.392	-
Cobros de financiación de entidades de crédito	32.779	991.053
Otros cobros	31.730	22.794
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-	-278.285
Devoluciones de financiación del Grupo	-798.059	-1.497.288
Dividendos pagados	-993.390	-592.232
Otros pagos	-13.457	-19.656
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	**-1.648.908**	**-1.364.274**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**-40**	**1.637**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-203.597	290.361
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**854.977**	**564.616**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**651.380**	**854.977**

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
260536	10/01/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
260991	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
260992	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
261748	20/02/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2017
262159	27/02/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2017
262162	27/02/2018	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2017
262164	27/02/2018	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2017
262165	27/02/2018	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2017
262170	27/02/2018	Información sobre dividendos	Dividendo correspondiente al ejercicio 2017
262171	27/02/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Previsión de tráfico de pasajeros para el año 2018
262172	27/02/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
262602	07/03/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2018
262955	15/03/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de la Vicesecretaria del Consejo de Administración
263764	05/04/2018	Otros sobre operaciones corporativas	La sociedad comunica el no ejercicio del derecho de compra sobre el 49% de la Sociedad London Luton Airport Holding III Ltd
263927	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
263928	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales. - Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la ratificación del nombramiento de consejeros por la Junta General de Accionistas
263929	10/04/2018	Información sobre dividendos. - Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo
264212	17/04/2018	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service Ltd. ha elevado la calificación crediticia de AENA
264217	17/04/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2018
264560	25/04/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2018
265651	14/05/2018	Calificaciones crediticias	Fitch Ratings confirma la calificación crediticia "A" con perspectiva estable a AENA S.M.E., S.A.
265695	15/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited están realizando por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,6% de su capital social.
265702	16/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited remiten detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,7% de su capital social, por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company.
266240	29/05/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica las líneas de actuación del Plan Estratégico aprobado por el Consejo de Administración y la fecha propuesta para su presentación.

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados (continuación)

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
266242	29/05/2018	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica que el Consejo de Administración ha aprobado la política de dividendos
266371	01/06/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Plan Estratégico: Aplazamiento de presentación
267046	21/06/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de miembros consejo de Administración y Comisiones de Aena S.M.E., S.A.
267916	16/07/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Auditoría y de la Comisión Ejecutiva.
267917	16/07/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Auditoría y de la Comisión Ejecutiva. Se rectifica la versión en inglés
267971	17/07/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1S 2018
268251	24/07/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2018
268252	24/07/2018	Información sobre resultados	Presentación de resultados 1S 2018
269270	03/09/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
269682	18/09/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos. - Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la fecha de presentación del Plan Estratégico
269837	24/09/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
270376	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La sociedad publica la presentación del Plan Estratégico 2018-2021 a analistas e inversores
270377	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La sociedad comunica la previsión de tráfico de pasajeros para 2019
270383	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad adjunta Nota de prensa relativa a la presentación del plan estratégico 2018-2021
270752	23/10/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018
271028	30/10/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2018
271029	30/10/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de un Consejero Dominical
271030	30/10/2018	Otros sobre gobierno corporativo	La sociedad comunica el cambio de domicilio social
271043	30/10/2018	Otros sobre gobierno corporativo	La sociedad comunica el cambio de domicilio social
271045	30/10/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de un Consejero Dominical
271950	27/11/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de una Consejera dominical y miembro de la Comisión de Auditoría

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2018 forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2018

El Consejo de Administración de la Sociedad AENA S.M.E., S.A. en fecha 26 de febrero de 2019, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018, las cuales vienen constituidas por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente y Consejero Delegado:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero:	Dª. Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	Dª. Angélica Martínez Ortega	
Consejero:	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero:	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero:	Dª. Marta Bardón Fernández-Pacheco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Antoni Duran i Lleida	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	

AENA S.M.E., S. A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018.

Índice

		Página
Estados financieros		1
Notas a las cuentas anuales		
1	Actividad	7
2	Bases de presentación	9
3	Operaciones societarias entre empresas del grupo	11
4	Normas de registro y valoración	16
5	Gestión de riesgos operativos y financieros	34
6	Inmovilizado intangible	40
7	Inmovilizado material	43
8	Inversiones inmobiliarias	50
9	Arrendamientos	53
10	Instrumentos financieros	55
11	Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	58
12	Operaciones y saldos con partes vinculadas	65
13	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	69
14	Inversiones financieras a corto plazo	70
15	Deudas financieras	70
16	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	81
17	Existencias	82
18	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	82
19	Patrimonio neto	82
20	Periodificaciones	86
21	Provisiones	87
22	Administraciones Públicas y Situación fiscal	92
23	Ingresos y gastos	98
24	Otra información	102
25	Honorarios de Auditoría	104
26	Avales, Compromisos y otras garantías	104
27	Compromisos medioambientales	104
28	Contingencias	106
29	Hechos posteriores al cierre	113

AENA S.M.E., S.A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	2018	2017
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	**6**	**99.302**	**98.809**
Activo intangible, acuerdo de concesión		10.050	10.741
Aplicaciones informáticas		39.687	34.121
Otro inmovilizado intangible		1.267	1.719
Inmovilizado en curso		48.298	52.228
Inmovilizado material	**7**	**12.611.779**	**12.968.405**
Terrenos y construcciones		10.536.781	10.823.913
Instalaciones técnicas y maquinaria		372.380	400.080
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.348.202	1.477.849
Otro inmovilizado material		3.162	2.754
Inmovilizado en curso		351.254	263.809
Inversiones inmobiliarias	**8**	**138.183**	**135.108**
Terrenos y construcciones		138.015	134.892
Otras instalaciones		168	216
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		**174.723**	**165.032**
Instrumentos de patrimonio	11	174.723	165.032
Inversiones financieras a largo plazo	**10-11**	**74.528**	**71.686**
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		74.348	71.506
Deudas comerciales no corrientes		**3.259**	**2.830**
Derecho de crédito a largo plazo	10	3.259	2.830
Activos por impuesto diferido	**22**	**115.605**	**111.963**
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		**13.217.379**	**13.553.833**
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	**17**	**6.641**	**6.457**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	**13**	**411.912**	**315.171**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	391.602	282.722
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	3.161	70
Deudores varios	10-13	7.542	7.423
Personal	10-13	865	371
Activos por impuesto corriente	13-22	-	34
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	8.742	24.551
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10-12**	**1.288**	**2.790**
Créditos a empresas	12	1.288	2.790
Inversiones financieras a corto plazo	**14**	**1.594**	**1.613**
Créditos a empresas	10-12	151	195
Otros activos financieros	10	1.443	1.418
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**6.654**	**5.639**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	**18**	**467.444**	**718.115**
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		**895.533**	**1.049.785**
TOTAL ACTIVO		**14.112.912**	**14.603.618**

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

AENA S.M.E., S.A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	2018	2017
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	**19**	**5.995.162**	**5.669.083**
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19b	113.626	70.566
Reserva Legal	19b	300.000	299.198
Otras Reservas	19b	1.679.486	1.478.700
Resultado del ejercicio	19b	1.301.182	1.219.751
Ajustes por cambios de valor	**19c**	**(66.963)**	**(61.992)**
Operaciones de cobertura		(66.963)	(61.992)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**7-19d**	**398.109**	**414.060**
TOTAL PATRIMONIO NETO		**6.326.308**	**6.021.151**
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	**21**	**92.862**	**79.547**
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		9.313	8.646
Actuaciones medioambientales		59.708	46.800
Otras provisiones		23.841	24.101
Fianzas recibidas a largo plazo	**10**	**123.186**	**102.483**
Deudas a largo plazo	**10**	**717.487**	**708.183**
Deudas con entidades de crédito	10-15b	649.913	649.888
Acreedor por arrendamiento financiero	9-10	10.697	12.240
Derivados	10-15c	56.543	45.645
Otros pasivos financieros		334	410
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	**10-12-15**	**5.338.514**	**6.104.218**
Periodificaciones a largo plazo	**20**	**43.157**	**85.325**
Pasivos por impuesto diferido	**22**	**138.080**	**143.396**
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		**6.453.286**	**7.223.152**
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	**21**	**59.808**	**83.867**
Deudas a corto plazo	**10**	**257.516**	**273.203**
Deudas con entidades de crédito	10-15b	1.841	1.848
Acreedor por arrendamiento financiero	9-10	1.655	1.582
Derivados	10-15c	32.740	37.010
Otros pasivos financieros	10	221.280	232.763
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10-12-15**	**653.013**	**684.646**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**16**	**321.267**	**277.102**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	25.372	26.213
Acreedores varios	10-16	171.947	149.437
Personal	10-16	27.975	30.141
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	46.359	21.194
Anticipos de clientes	10-16	49.614	50.117
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**41.714**	**40.497**
TOTAL PASIVO CORRIENTE		**1.333.318**	**1.359.315**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		**14.112.912**	**14.603.618**

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

AENA S.M.E., S.A.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2018	2017
Importe neto de la cifra de negocios	**23b**	**3.962.568**	**3.754.904**
Trabajos realizados por la empresa para su activo	**7**	**4.747**	**4.432**
Aprovisionamientos	**23a**	**(173.862)**	**(175.920)**
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(630)	(1.054)
Trabajos realizados por otras empresas		(173.232)	(174.866)
Otros ingresos de explotación		**12.935**	**10.689**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		11.228	10.391
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.707	298
Gastos de personal	**23c**	**(370.984)**	**(367.425)**
Sueldos, salarios y asimilados		(272.768)	(268.071)
Cargas sociales		(106.371)	(103.681)
Provisiones		8.155	4.327
Otros gastos de explotación		**(896.864)**	**(810.608)**
Servicios exteriores	23d	(737.780)	(665.380)
Tributos	23e	(148.787)	(149.145)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	530	6.072
Otros gastos de gestión corriente		(10.827)	(2.155)
Amortización del inmovilizado	**6-7-8**	**(750.692)**	**(755.230)**
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	**19d**	**95.076**	**42.504**
Excesos de provisiones	**23g**	**7.679**	**8.905**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		**(60.256)**	**(7.122)**
Deterioros y pérdidas	3.2	(46.249)	-
Resultados por enajenaciones y otras	6-7	(15.835)	(10.092)
Otros resultados		1.828	2.970
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		**1.830.347**	**1.705.129**
Ingresos financieros	**23f**	**3.204**	**7.056**
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		1.029	867
- De terceros		1.571	5.664
Activación de gastos financieros	6-7	604	525
Gastos financieros	**23f**	**(124.247)**	**(117.966)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	15-19c	(106.967)	(104.727)
- Por deudas con terceros		(17.161)	(13.120)
- Por actualización de provisiones	21	(119)	(119)
Diferencias de cambio	**23f**	**(9)**	**12**
RESULTADO FINANCIERO	**23f**	**(121.052)**	**(110.898)**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		**1.709.295**	**1.594.231**
Impuesto sobre beneficios	22	(408.113)	(374.480)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		**1.301.182**	**1.219.751**
RESULTADO DEL EJERCICIO		**1.301.182**	**1.219.751**

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

AENA S.M.E., S.A.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2018	2017
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		**1.301.182**	**1.219.751**
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo		(43.961)	6.497
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	73.808	11.937
Por ganancias y pérdidas actuariales		(96)	(11)
Efecto impositivo		(7.438)	(4.605)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		**22.313**	**13.818**
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	37.333	40.530
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	(95.076)	(42.504)
Efecto impositivo		14.436	493
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		**(43.307)**	**(1.481)**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		**1.280.188**	**1.232.088**

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

AENA S.M.E., S.A.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado (Nota 19.a)	Prima de emisión (Nota 19.b)	Resultado del ejercicio (Nota 19.b)	Reserva de capitalización (Nota 19.b)	Reserva Legal (Nota 19.b)	Otras reservas (Nota 19.b)	Ajustes por cambio de valor (Nota 19.c)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 19.d)	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2017	**1.500.000**	**1.100.868**	**1.148.061**	**42.406**	**184.393**	**1.048.116**	**(97.262)**	**436.985**	**5.363.567**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.219.751	-	-	(8)	35.270	(22.925)	**1.232.088**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(4)	-	-	**(4)**
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(574.500)	-	-	**(574.500)**
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.148.061)	28.160	114.805	1.005.096	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2017	**1.500.000**	**1.100.868**	**1.219.751**	**70.566**	**299.198**	**1.478.700**	**(61.992)**	**414.060**	**6.021.151**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.301.182	-	-	(72)	(4.971)	(15.951)	**1.280.188**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(31)	-	-	**(31)**
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(975.000)	-	-	**(975.000)**
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.219.751)	43.060	802	1.175.889	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2018	**1.500.000**	**1.100.868**	**1.301.182**	**113.626**	**300.000**	**1.679.486**	**(66.963)**	**398.109**	**6.326.308**

AENA S.M.E., S.A.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 Y 2017
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2018	2017
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		**1.894.731**	**1.954.311**
Resultado del ejercicio antes de impuestos		1.709.295	1.594.231
Ajustes del resultado		**867.587**	**867.895**
Amortización del inmovilizado	6-7-8	750.692	755.230
Correcciones valorativas por deterioro	13	(530)	(6.072)
Imputación de subvenciones	19d	(95.076)	(42.504)
Deterioro de inmovilizado	6-7	46.249	-
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		15.835	10.092
Ingresos financieros	23f	(3.204)	(7.056)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	86.923	77.424
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	23f, 15	37.333	40.530
Variación de provisiones		29.653	41.316
Otros		(288)	(1.065)
Cambios en el capital corriente		**(178.107)**	**(126.999)**
Existencias		(184)	569
Deudores y otras cuentas a cobrar		(112.513)	(18.777)
Otros activos corrientes		12	17
Acreedores y otras cuentas a pagar		(14.659)	(60.390)
Otros pasivos corrientes		(49.969)	(47.031)
Otros activos y pasivos no corrientes		(794)	(1.387)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		**(504.044)**	**(380.816)**
Pagos de intereses		(115.727)	(123.751)
Cobros de intereses		1.079	337
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		(389.396)	(257.402)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		**(479.853)**	**(317.831)**
Pagos por inversiones		**(491.656)**	**(317.955)**
Empresas del grupo y asociadas		(8.500)	-
Inmovilizado intangible		(20.790)	(31.220)
Inmovilizado material		(445.051)	(272.971)
Inversiones inmobiliarias		(4.410)	(831)
Otros activos financieros		(12.905)	(12.933)
Cobros por desinversiones		**11.803**	**124**
Empresas del grupo y asociadas		1.700	-
Inmovilizado material		33	-
Otros activos		10.070	124
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		**(1.665.549)**	**(1.401.123)**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		**88.097**	**9.340**
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**19d**	88.097	9.340
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		**(778.646)**	**(835.862)**
Emisión:			
- Deudas con entidades de crédito	15b	-	650.000
- Otras		31.728	22.794
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15a	(798.060)	(1.497.288)
-Otras deudas		(12.314)	(11.368)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	**19**	**(975.000)**	**(574.601)**
Dividendos		(975.000)	(574.601)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		**(250.671)**	**235.357**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		**718.115**	**482.758**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		**467.444**	**718.115**

Las Notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

1. Actividad

AENA S.M.E., S.A. (en adelante, la "Sociedad" o "AENA"), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA, S.A. y la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE ("Sociedad dominante última" o "matriz").

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a "Aena S.M.E., S.A.".

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por AENA S.M.E., S.A., y de los servicios afectos a ellos.

- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.

- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la Sociedad.

- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.

- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

Asimismo, la Sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

El objeto social podrá realizarse por la Sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente, la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

Adicionalmente, en la citada Ley 18/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (ver Nota 4p).

La constitución de la Sociedad se realizó mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que era su accionista único en aquel momento. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de la Sociedad en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración, llevándose a cabo el 31 de mayo de 2011.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual el accionista único en ese momento, aportará la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Dicha ampliación de capital se realiza mediante una aportación de capital no dineraria valorada conforme a las normas contables en vigor, en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre (ver Nota 3.1).

La tutela funcional de la Sociedad corresponde al Ministerio de Fomento, así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración.

AENA S.M.E., S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

El domicilio de AENA S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2018 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 26 de febrero de 2019 y serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2018, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autorizó a la entidad pública empresarial ENAIRE a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA, S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

2. Bases de presentación

a) Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad

Estas cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que es el establecido en:

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.

- Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, sus adaptaciones, las modificaciones incorporadas en el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, el RD 602/2016, de 17 de diciembre, y la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.

- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.

- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

b) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo de la Sociedad habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 26 de febrero de 2019, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados

Estas cuentas anuales se han presentado teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o las variaciones.

e) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la elaboración de las cuentas anuales adjuntas se han utilizado estimaciones realizadas por los administradores de la Sociedad para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4a).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4a, 4b y 4c).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4p).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22).
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4j y 4k).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4f).

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

Entre los juicios importantes al aplicar las políticas contables de la Sociedad se encuentran los siguientes:

Reconocimiento de ingresos de las rentas mínimas garantizadas del contrato con World Duty Free Global (WDFG)

Durante el ejercicio 2013, AENA S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas libre de impuestos y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección de la Sociedad ha evaluado las características sustanciales del contrato y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos íntegramente como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influencian la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores.

Cambios futuros a las condiciones del contrato evaluadas por la dirección de la compañía podrían resultar en un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que AENA S.M.E., S.A. ha aplicado a este contrato. Para los contratos con similares características a este, la Sociedad ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

f) Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2018, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017.

g) Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

3. Operaciones societarias entre empresas del grupo

3.1 Aportación no dineraria 2011

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autorizó a la Sociedad para la realización de una ampliación de capital que fue suscrita totalmente por su accionista único en aquel momento, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Dicha ampliación de capital se suscribió mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (en adelante, la “Actividad”). El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la Actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010.

Por este motivo, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo fueron a su valor neto contable, excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, que se incorporaron a su valor del consolidado del Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4a y 4b, los activos correspondientes al inmovilizado se mostraron por su valor neto contable en el momento de la operación, tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", accionista único de la Sociedad en ese momento, adoptó con fecha 6 de junio de 2011 las decisiones de socio único siguientes:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad es de 61.000 euros y está representado por 6.100 acciones de 10 euros de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.

- Se amplía el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros, es decir, la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.

- Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros, siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros.

- De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.

- La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la Actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc.) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la Actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20 % o más del valor total de la Actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente, de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

  Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en función de la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.

- Todo el personal de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la Actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

  El *split* y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado, que resulta en un importe de la Actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad, y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

- De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe de los administradores de Aena Aeropuertos, S.A., que el accionista único ha examinado.

- La Sociedad comenzará a ejercer la Actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del ministro de Fomento prevista en la Disposición Transitoria segunda del RDL 13/2010.

- A la aportación de la Actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

La aportación no dineraria y la valoración preparada por los servicios técnicos de Aena se recogió en el "Informe de Valoración", en el que se tomó como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor y, en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, tal y como prevé el Acuerdo de 25 de febrero de 2011.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.

- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.

- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

3.2 Aportación no dineraria de rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier

El 7 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia firmaron un "Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia" (publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 281, de 7 de diciembre de 2011), por el que ambas partes ponían de manifiesto la necesidad de que el tráfico civil en la Región de Murcia se realizase únicamente a través del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (en adelante, AIRM), a tan sólo 30 kilómetros (aproximadamente) del Aeropuerto de Murcia San Javier, el cual quedaría destinado, una vez se llevara a cabo la apertura del AIRM, exclusivamente a la aviación militar (salvo casos de emergencia). A tal efecto, en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, se contemplaba expresamente el cierre del tráfico civil en la base aérea de San Javier de forma coordinada con la entrada en funcionamiento del AIRM, evitando cualquier tipo de duplicidad de funciones aeroportuarias en la Comunidad Autónoma Región de Murcia.

En este sentido, la operación, mantenimiento y la explotación del AIRM fueron objeto de licitación pública, publicándose en 2017 los Pliegos de la licitación relativa a la "Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia", la cual cabía calificar como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, tales como: la explotación y conservación de las infraestructuras aeroportuarias, explotación de las actividades comerciales, servicio de torre de control, explotación de la zona de actividades complementarias, etc. Tras la tramitación del oportuno expediente de contratación, por Orden de la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia de fecha 15 de enero de 2018, se procedió a la adjudicación de dicho contrato a AENA S.M.E., S.A. (en adelante, AENA), con un plazo de duración de la concesión de 25 años.

A este respecto, tal y como exigía la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Particulares, AENA, como adjudicataria, procedió a constituir, con fecha 25 de enero de 2018, como sociedad anónima y con un capital social de 8,5 millones de euros (totalmente desembolsados), la sociedad Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (en adelante, SCAIRM). La creación de la mencionada Sociedad Concesionaria, cuyo capital es 100% titularidad de AENA- y, por tanto, Sociedad Mercantil Estatal-, fue autorizada por el Consejo de Ministros en fecha 29 de diciembre de 2017 (ver Nota 11).

Con la apertura del nuevo AIRM (ver Nota 29), la Base Aérea de San Javier queda destinada exclusivamente a la aviación militar. Por ello, Aena realiza la segregación con el fin de aportar a la Sociedad Beneficiaria, actual gestora del AIRM, la rama de actividad correspondiente a la zona abierta al tráfico civil de la Base Aérea de San Javier, a través del mecanismo de sucesión universal.

AENA es, directamente, la gestora del Aeropuerto de Murcia San Javier. La Sociedad Concesionaria del AIRM es una empresa 100 % titularidad de AENA, por lo que no sólo se trata de empresas del mismo grupo (en los términos del artículo 42 del Código de Comercio) sino que una es la matriz de la otra.

La segregación está prevista en los Artículos 71 y siguientes de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre Modificaciones Estructurales de las Sociedades Mercantiles, en los siguientes términos: "traspaso en bloque por sucesión universal de una o varias partes del patrimonio de una sociedad, cada una de las cuales forme una unidad económica, a una o varias sociedades". AENA (matriz) ha utilizado dicho mecanismo de segregación con el fin de aportar a SCAIRM la rama de actividad correspondiente a Murcia San Javier, a través del mecanismo de sucesión universal.

Dicha sucesión universal permite que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier puedan continuar normalmente con sus actividades en el nuevo AIRM, sin necesidad de sacar a concurso las plazas del personal ni los servicios del aeropuerto. Asimismo, la aplicación del principio de la sucesión universal permite que la Sociedad continúe con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conlleva, tanto desde el punto de vista de una transición lo más eficiente y ordenada posible de la operativa del Aeropuerto de Murcia San Javier al AIRM, como desde el punto de vista del mantenimiento del empleo y la paz social.

La segregación fue autorizada por el Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas con fecha 3 de agosto de 2018. Asimismo, el proyecto de segregación fue aprobado, por la Sociedad Segregada y la Sociedad Beneficiaria, con fecha 30 de octubre de 2018.

De acuerdo con el proyecto de segregación aprobado, el valor total de la Unidad Económica es de 1.191 miles de euros, que se corresponde con el valor neto contable de la misma, según resulta de la parte de los libros de AENA que corresponde a la actividad segregada. El tratamiento contable de la segregación supone un incremento de la Inversión financiera en la sociedad participada Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., como aportación no dineraria de los socios.

A continuación, se presentan los elementos del activo y del pasivo del Patrimonio segregado que integran la Unidad Económica:

RELACIÓN DE ACTIVOS Y PASIVOS	**Miles de euros**
A) ACTIVO NO CORRIENTE	1.439
Inmovilizado material	1.426
Activos por Impuesto diferido	13
B) ACTIVO CORRIENTE	1.142
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.142
Clientes por venta y prestación de servicios	1.142
TOTAL ACTIVO	2.581
A) PATRIMONIO NETO	0
B) PASIVO NO CORRIENTE	86
Provisiones a largo plazo	86
C) PASIVO CORRIENTE	1.304
Provisiones a corto plazo	165
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.139
TOTAL PASIVO Y NETO	1.390
VALOR NETO CONTABLE	**1.191**

De conformidad con lo dispuesto en el Plan General de Contabilidad, al ser la segregación una operación entre empresas del grupo, las operaciones relativas a la rama civil del aeropuerto de San Javier realizadas por AENA, a efectos contables, se entienden realizadas por cuenta de la sociedad beneficiaria desde el 1 de enero de 2018. El importe y naturaleza de las operaciones relativas a la rama civil del aeropuerto de Murcia San Javier durante el ejercicio 2018, objeto de segregación en AIRM, es el siguiente:

	Miles de euros
Servicios aeroportuarios	7.634
Ingresos Comerciales	4.750
TOTAL CIFRA DE NEGOCIO	**12.384**
Otros ingresos de explotación	77
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	**12.461**
Aprovisionamientos	786
Gastos de personal	3.851
Otros gastos de explotación	2.830
Otros resultados	(1)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	**(7.466)**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**4.995**
Ingresos Financieros	2
Gastos financieros	(56)
RESULTADO FINANCIERO	**(54)**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (I)	**4.941**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	100
Provisiones	(9)
Acreedores y otras cuentas a pagar	90
ACTIVOS NETOS DE BALANCE (II)	**181**
TOTAL NETO CONTABLE (I+II)	**5.122**

El resultado de 5.122 miles de euros se ha reconocido por AENA como un pasivo a pagar a Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., por lo que se ha recogido la correspondiente partida a pagar intragrupo en las presentes cuentas anuales (ver Nota 12), puesto que la caja generada por dichas operaciones de 2018 ha permanecido en el sistema de tesorería de Aena.

Asimismo, con fecha 15 de enero de 2019 se ha producido la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier (ver Nota 29). Este hecho se considera que constituye uno de los supuestos que la normativa contable aplicable incluye dentro de los denominados "indicios de deterioro" de un activo asociado a una actividad que se interrumpe. En este sentido, dado que, a 31 de diciembre de 2018, los flujos de efectivo derivados de la utilización continuada del mismo, hasta su cierre definitivo, son insignificantes, puede estimarse que el valor en uso de San Javier está muy cercano a su valor razonable menos los costes de venta. En consecuencia, se ha realizado el test de deterioro al nivel individual de dicho aeropuerto y se ha reconocido una pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos que no han podido ser reutilizados en el AIRM o en el resto de los aeropuertos de la red (ver Notas 6 y 7). Por otro lado, también se ha aplicado a resultados el saldo de las subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos por un importe de 26.700 miles de euros, dando lugar a un impacto neto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta de 19.549 miles de euros.

4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con lo establecido por el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Inmovilizado intangible

Los elementos de inmovilizado intangible figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

Los "Gastos de desarrollo" están individualizados por proyectos, y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto. En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados.

En el epígrafe "Aplicaciones informáticas" la Sociedad recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Como "Otro inmovilizado intangible" la Sociedad activa principalmente los planes directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

Los planes directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

El plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas, regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluido la mejora, y explotación de infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y

- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, pudiendo registrarse contablemente como:

- *Inmovilizado intangible*: En aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

- *Activo financiero*: En aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

El derecho de acceso a la infraestructura con la finalidad de prestar el servicio de explotación que la entidad concedente otorgue a la empresa concesionaria, se contabilizará por esta última como un inmovilizado intangible, de acuerdo con la norma de registro y valoración 5ª "Inmovilizado intangible" del Plan General de Contabilidad.

Si no existe contraprestación, la contrapartida se reconocerá de acuerdo con lo dispuesto en la norma de registro y valoración 18ª "Subvenciones, donaciones y legados" del Plan General de Contabilidad.

Si existiendo contraprestación, ésta fuese sustancialmente menor que el valor razonable del citado derecho, la diferencia se tratará de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

Respecto a los elementos de activo intangible con vida finita, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	Años
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos, en caso de ser aplicable, su valor residual.

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

A lo largo de la existencia de la Sociedad, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por AENA, con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 % y 2018: 0 %). Por tanto, a partir de 2018, aplicará un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "*dual till* progresivo" con el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, y la Ley 18/ 2014 mencionada anteriormente (ver Nota 1), rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60%) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas, que siguen considerándose como tales.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta el ejercicio 2015 incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el *single till*, debía pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro del subsegmento de "Comercial". Como consecuencia, a partir de 2016, el segmento y la unidad generadora de efectivo de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituido, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del *test* de deterioro, son los siguientes:

    - Proyecciones de resultados.

    - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), para el período 2017-2021 (ver Nota 5). Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

    - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
    - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

- Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias.

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

b) Inmovilizado material

Los elementos de inmovilizado material se encuentran valorados por el coste de adquisición, coste de producción o valor de la aportación no dineraria corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

Las adiciones posteriores se valoran a su precio de adquisición que incluye todos los costes necesarios hasta poner el activo en condiciones de funcionamiento.

La Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre la Sociedad como consecuencia de utilizar el elemento.

Los intereses y otras cargas financieras incurridos directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. La capitalización de intereses se realiza a través de la partida “Ingresos financieros-Activación de gastos financieros” de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como mayor importe del inmovilizado material, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.

Los gastos periódicos de mantenimiento, conservación y reparación, se imputan a resultados, siguiendo el principio del devengo, como coste del ejercicio en que se incurren.

La Sociedad amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. La vida útil de los distintos bienes es la siguiente:

	Años
Construcciones	12-51
Instalaciones técnicas	4 -22
Maquinaria	5 - 20
Otras instalaciones	6 -12
Mobiliario	4 -13
Otro inmovilizado	5- 7

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el método lineal en función de su vida útil, siendo los años de vida útil los que se especifican a continuación:

	Años
Terminales de pasajeros y mercancías	32-40
Obra civil aeroportuaria	25-44
Equipamiento de terminales	4-22
Transporte de pasajeros entre terminales	15-50
Equipamiento obra civil aeroportuaria	15

c) Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por la Sociedad. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

La Sociedad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos.

	Años
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

d) Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico, y se valoran inicialmente al precio de adquisición (precio promedio ponderado). El coste de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el coste de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

e) Arrendamientos

Arrendamiento financiero

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran al arrendatario sustancialmente los riesgos y derechos inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

En el momento inicial, se registra un activo de acuerdo con su naturaleza, según se trate de un elemento del inmovilizado material o del intangible, y un pasivo financiero por el mismo importe, que será el menor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de los pagos mínimos acordados, entre los que se incluye el pago por la opción de compra cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio y cualquier importe que haya garantizado, directa o indirectamente, y se excluyen las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo de arrendamiento y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en “Acreedores por arrendamiento financiero”.

El arrendatario aplicará a los activos que tenga que reconocer en el balance como consecuencia del arrendamiento los criterios de amortización, deterioro y baja que les correspondan según su naturaleza.

Arrendamiento operativo

Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

f) Instrumentos financieros

f.1) Activos financieros

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

1. Préstamos y partidas a cobrar: son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde de la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" en el balance.

   Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

   Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

   El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

2. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos a corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo, avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. A 31 de diciembre de 2018 y 2017 no se han registrado activos de esta categoría.

3. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

   Si existiese evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectuarán las oportunas correcciones valorativas por las diferencias entre su valor en libros y el importe recuperable, entendiendo éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de ventas y el valor actual de los flujos de efectivo derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, en la estimación del deterioro de estas inversiones se toma en consideración el patrimonio neto de la Sociedad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración. La corrección de valor

y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supone un incremento de los activos por importe de 786.154 miles de euros en 2018 (2017: 703.799 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 228.308 miles de euros en 2018 (2017: 218.791 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 238.837 miles de euros en 2018 (2017: 205.678 miles de euros), y un incremento del beneficio neto del ejercicio 2018 por importe de 26.700 miles de euros (2017: 12.254 miles de euros).

4. Activos financieros disponibles para la venta: En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que la dirección pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrado y asociadas.

   Si existe evidencia objetiva de deterioro, la Sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable.

   Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), la Sociedad establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la Sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

f.2) Pasivos financieros

Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que la Sociedad tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del balance.

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado.

No obstante lo anterior, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor

nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda con un prestamista, siempre que éstos tengan condiciones sustancialmente diferentes, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero que surge. De la misma forma se registra una modificación sustancial de las condiciones actuales de un pasivo financiero.

La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero, o de la parte del mismo que se haya dado de baja, y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles, y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda que no tengan condiciones sustancialmente diferentes, el pasivo financiero original no se da de baja del balance, registrando el importe de las comisiones pagadas como un ajuste de su valor contable. El nuevo coste amortizado del pasivo financiero se determina aplicando el tipo de interés efectivo, que es aquel que iguala el valor en libros del pasivo financiero en la fecha de modificación con los flujos de efectivo a pagar según las nuevas condiciones.

A estos efectos, se considera que las condiciones de los contratos son sustancialmente diferentes cuando el prestamista es el mismo que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo del nuevo pasivo financiero, incluyendo las comisiones netas, difiere al menos en un 10 % del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pago del pasivo financiero original, actualizados ambos al tipo de interés efectivo del pasivo original.

f.3) Instrumentos derivados

La Sociedad utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir, fundamentalmente, las variaciones de tipos de interés.

La Sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 al 125 % respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto.

No obstante, los costes de transacción, se reconocen posteriormente en resultados, en la medida en que no forman parte de la variación efectiva de la cobertura.

La parte de cobertura ineficiente es llevada directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista

en entidades de crédito. También se incluyen en este concepto otras inversiones a corto plazo de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La Sociedad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el periodo de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

h) Patrimonio neto

El capital social está representado por acciones ordinarias. Los costes de emisión de nuevas acciones u opciones se presentan directamente contra el patrimonio neto, como menores reservas. En el caso de adquisición de acciones propias de la Sociedad, la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible, se deduce del patrimonio neto hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible, se incluye en el patrimonio neto.

i) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica, la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose entre tanto como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

j) Provisiones y contingencias

La Sociedad, en la presentación de las cuentas anuales, diferencia entre:

- Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.

- Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

El balance recoge todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes no se contabilizan, sino que se informa sobre los mismos en la memoria.

Las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se va devengando.

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su devengo, según la mejor estimación calculada con los datos disponibles por la Sociedad.

La Sociedad posee el compromiso de satisfacer retribuciones a largo plazo al personal tanto de aportación definida como de prestación definida. En el caso de las retribuciones de aportación definida existirán pasivos por retribuciones cuando, a cierre del ejercicio, figuren contribuciones devengadas no satisfechas. En el caso de las retribuciones de prestación definida el importe a reconocer como provisión corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los eventuales activos afectos a los compromisos con los que se liquidarán las obligaciones.

Concretamente, el balance adjunto recoge las siguientes provisiones para compromisos laborales adquiridos:

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2018	**2017**
Tipo de interés técnico:	1,51 %	1,43 %
Crecimiento salarial:	2,75 %	2,0 %
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de Jubilación Anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial ENAIRE y AENA S.M.E., S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2018	2017
Tipo de interés técnico:	1,53 %	1,48 %
Crecimiento salarial a largo plazo:	2,75 %	2,00 %
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00 %	4,00 %
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses No mutualistas: Conforme a RDL 5/2013	Entre 60 - 63 años y 11 meses

l) Indemnizaciones por despidos

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias.

Las indemnizaciones por despidos se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión de la Sociedad de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. La Sociedad reconoce estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

m) Retribución variable

La Sociedad reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable basándose en los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. La Sociedad reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

n) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativo a un ejercicio.

Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

En cambio, los activos por impuestos diferidos solo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance de situación como activos o pasivos no

corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en patrimonio neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.M.E., S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades desde el ejercicio 2015 dentro de dicho grupo fiscal. En el ejercicio 2018, se ha incluido en el grupo de consolidación fiscal a la sociedad de nueva creación Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

o) Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional de la Sociedad es el euro. Consecuentemente, las operaciones en otras divisas distintas del euro se consideran denominadas en “moneda extranjera” y se registran según los tipos de cambio vigentes en las fechas de las operaciones.

Las diferencias de cambio de las partidas monetarias en moneda extranjera que surgen tanto al liquidarlas como al convertirlas al tipo de cambio de cierre, se reconocen como norma general en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio.

p) Ingresos y gastos

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido. Los ingresos ordinarios se reconocen cuando el ingreso se puede medir con fiabilidad, es probable que la entidad vaya a recibir un beneficio económico futuro y cuando se alcancen determinadas condiciones para cada una de las actividades del Grupo.

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.

- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios, por referencia a la finalización de la transacción concreta evaluada en función del servicio real proporcionado como un porcentaje del servicio total a proporcionar, cuando los ingresos y los costes del contrato de servicios, así como el grado de avance del mismo, pueden estimarse de forma fiable y es probable que las cuentas a cobrar relacionadas sean recuperables. Cuando uno o más de estos elementos de los contratos de servicios no pueden estimarse de manera fiable, los ingresos por ventas de servicios se reconocen solo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

Prestación de servicios

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Asimismo, la Sociedad tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo, en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.

- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.

- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

En el RDL 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en el Título VI se modifica la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por AENA S.M.E., S.A., con el objeto de cambiar la fórmula de actualización, y en la cual los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyen a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias.

No obstante lo anterior, con objeto de suavizar el incremento de tarifas aeroportuarias, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los ingresos regulados requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula, los gastos de explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las áreas terminales y se deducirán así mismo, los ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas áreas terminales, afectados ambos por el coeficiente corrector K, que está representado en el año 2014 por el 80 % de los ingresos comerciales, en 2015 por el 60 %, en 2016 por el 40 %, en 2017 por el 20 % y el 0 % en el ejercicio 2018.

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social 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. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).

- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.

- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.

- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.

- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se

ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2018 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 5).

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, tras la celebración del correspondiente proceso de consulta y la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria citado, el Consejo de Administración de Aena, en la reunión de 21 de febrero de 2017, aprobó una disminución de un 2,22 % en las tarifas aeroportuarias a partir del 1 de marzo de 2017, afectando a los meses de enero y febrero de 2018.

Igualmente, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. en su sesión del día 26 de julio de 2017, y tras la celebración del correspondiente proceso de consulta con las asociaciones de usuarios, aprobó una disminución del 2,22 % en las tarifas aeroportuarias aplicables a partir de 1 de marzo de 2018.

Por otra parte, el 24 de julio de 2018 el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se reconocen en 2018 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas (ver también Nota 28 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

Comercial

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 2e). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos (que hasta 2015 pertenecían al segmento de “Servicios fuera de terminal” pasan, como consecuencia de lo explicado en la nota 4 a), a formar parte del componente Comercial de la Red de aeropuertos a partir del ejercicio 2016) se reconocen a medida que los servicios son prestados.

Servicios inmobiliarios

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

q) Intereses y dividendos

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo. Cuando un préstamo o una cuenta a cobrar sufren pérdida por deterioro del valor, se reduce el importe en libros a su importe recuperable, descontando los flujos futuros de efectivo estimados al tipo de interés efectivo original del instrumento, llevando el descuento como menor ingreso por intereses. Los ingresos por intereses de préstamos que hayan sufrido pérdidas por deterioro del valor se reconocen cuando se cobra el efectivo o sobre la base de recuperación del coste cuando las condiciones están garantizadas.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

r) Actividades con incidencia en medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

s) Transacciones con vinculadas

Una parte se considera vinculada a otra cuando una de ellas o un conjunto que actúa en concierto, ejerce o tiene la posibilidad de ejercer directa o indirectamente o en virtud de pactos o acuerdos entre accionistas o partícipes, el control sobre otra o una influencia significativa en la toma de decisiones financieras y de explotación de la otra.

En cualquier caso, se considerarán partes vinculadas las empresas que tengan la consideración de empresa del grupo, asociada o multigrupo.

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, Aena está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de

consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya Sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la Sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la Sociedad absorbente se registra en reservas.

t) Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas.

Las operaciones de fusión o escisión distintas de las anteriores y las combinaciones de negocios surgidas de la adquisición de todos los elementos patrimoniales de una empresa o de una parte que constituya uno o más negocios, se registran de acuerdo con el método de adquisición.

En el caso de combinaciones de negocios originadas como consecuencia de la adquisición de acciones o participaciones en el capital de una empresa, la Sociedad reconoce la inversión conforme con lo establecido para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

u) Negocios conjuntos

Un negocio conjunto es una actividad económica controlada conjuntamente por dos o más personas físicas o jurídicas. A estos efectos, control conjunto es un acuerdo estatutario o contractual en virtud del cual dos o más partícipes convienen compartir el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación sobre una actividad económica con el fin de obtener beneficios económicos, de tal manera que las decisiones estratégicas, tanto financieras como de explotación, relativas a la actividad requieran el consentimiento unánime de todos los partícipes.

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:

    - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.

    - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.

- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

Explotaciones y activos controlados conjuntamente (Nota 7.j)

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de Zaragoza de utilización conjunta por aeronaves civiles. Este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En este sentido, la Sociedad reconoce en las cuentas anuales los activos y los pasivos que se derivan de este convenio como consecuencia de la utilización de las BAATC. Asimismo, en la cuenta de pérdidas y ganancias se reconoce la parte que corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por la explotación de los activos controlados conjuntamente.

5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

Aena S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (*security*).
- Seguridad operativa (*safety)*.
- Asignación de franjas horarias (*slots*).

La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”).

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de Aena sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.

- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un ±2 % del IMAP.

- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En aplicación de la Ley 18/2014, el Consejo de Administración de Aena aprobó el 24 de julio de 2018 la propuesta tarifaria efectiva partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual (IMAP) que fija el DORA en 10,42 euros por pasajero para 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad y a la estructura de tráfico correspondientes al cierre de 2017.

La Comisión Europea inició un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

La Generalitat de Cataluña solicitó a la Comisión Europea pronunciamiento sobre la adecuación o no al derecho comunitario del régimen aeroportuario recogido en la Ley 18/2014.

Adicionalmente, la actividad de Aena está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos. Aena es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada. Asimismo, la alta dirección de Aena, por sus características de sociedad mercantil estatal, está sujeta al régimen retributivo público.

El principal accionista de Aena es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de Aena, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- ✓ Desarrollos (económicos, financieros u otros) negativos en España y otros países, tanto aquellos que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros), como otros que son destinos turísticos competidores. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, que pueden regresar a dichos destinos.

- ✓ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de

negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europa para determinar las condiciones finales de su salida, como a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo:

- Actualmente, el 16,7 % de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tiene su origen/ destino en el Reino Unido. La evolución económica adversa del Reino Unido podría reducir el turismo con origen en ese país.
- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, si bien el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto reducido en 2018 en un 3,0 % respecto a 2017, durante los últimos meses de 2018 ha vuelto a ser positivo. Por otra parte, la legislación europea impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de Iberia y Vueling para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.
- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.
- La compañía ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remoto el riesgo de que surja un deterioro.

✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

✓ En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena que puedan regresar a dichos destinos.

✓ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.

✓ Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).

- ✓ Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- ✓ Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- ✓ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.
- ✓ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- ✓ El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa (véase Nota 24).
- ✓ Aena está expuesta a los efectos del cambio climático, por cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, y por la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En determinados casos, la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15.a).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) *Riesgo de mercado*

(i) Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

(ii) Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen a la Sociedad a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen a la Sociedad a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo la variable de riesgo el Euríbor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. La Sociedad tiene también gastos financieros derivados de la deuda propia con entidades de crédito (ver Nota 15).

AENA S.M.E., S.A. gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 15.c). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195 millones de euros para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 31 de diciembre de 2018, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 89.283 miles de euros (2017: 82.655 miles de euros) (Nota 15.c). A la citada fecha si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.638 miles de euros mayor y 1.638 miles de euros menor, respectivamente (en 2017: 1.802 miles de euros mayor y 1.802 miles de euros menor, respectivamente).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por la Sociedad y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable. A este respecto, no se ha producido en 2018 ninguna modificación de régimen.

Por otro lado, en 2018 se han cancelado anticipadamente 166.075 miles de euros de la deuda con Depfa ACS Bank a tipo fijo (Nota 15).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2018 se mantiene en 88% de deuda a tipo fijo, frente a un 12 % variable (a 31 de diciembre de 2017: 88 % fijo y 12 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

b) *Riesgo de crédito*

El riesgo de crédito de la Sociedad se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2018, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en

metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio por importe de 359.928 miles de euros.

El 5 de marzo de 2011 se publicó en el BOE la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público, Aena S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

c) Riesgo de liquidez

Las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, incremento de la inversión prevista y reducción de la generación de flujo de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2018 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 437.785 miles de euros (negativo en 2017: 309.530 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 2.581.089 miles de euros (2017: 2.460.359 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 31 de diciembre de 2018 Aena S.M.E., S.A. mantiene 800 millones de euros en una línea de crédito sindicada completamente disponible, con vencimientos a largo plazo (Nota 15); y 400 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a un préstamo con BEI, con fecha de finalización del periodo de disposición de 1 de diciembre de 2019.

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 15c) es el siguiente:

Miles de euros	**31 de diciembre de 2018**		**31 de diciembre de 2017**	
	Saldo	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Variable	818.772	0,18 %	901.008	0,16 %
Revisable	27.400	1,61 %	27.400	1,23 %
Fijo	5.780.052	1,45 %	6.495.875	1,55 %
TOTAL	**6.626.224**	**1,30 %**	**7.424.283**	**1,45 %**

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2018 y 2017 han sido los siguientes:

	2018					
	Miles de euros					
	Desarrollo	**Activo intangible, acuerdo de concesión**	**Aplicaciones informáticas**	**Otro inmovilizado intangible**	**Inmovilizado intangible en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	813	15.483	161.781	7.429	52.228	237.734
Altas	-	17	15.951	-	4.821	20.789
Bajas (*)	-	-	(144)	(60)	(1.280)	(1.484)
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	-	7.220	631	(7.471)	380
Saldo final	**813**	**15.500**	**184.808**	**8.000**	**48.298**	**257.419**
Amortización:						
Saldo inicial	(813)	(4.742)	(127.660)	(5.710)	-	(138.925)
Dotación	-	(708)	(17.606)	(840)	-	(19.154)
Bajas (*)	-	-	117	60	-	177
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	-	28	-	-	28
Saldo final	**(813)**	**(5.450)**	**(145.121)**	**(6.490)**	**-**	**(157.874)**
Deterioro:						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Dotación (Nota 4.a)	-	-	-	(243)	-	(243)
Saldo final	-	-	-	**(243)**	-	**(243)**
Neto:	-	**10.050**	**39.687**	**1.267**	**48.298**	**99.302**

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

	2017					
	Miles de euros					
	Desarrollo	**Activo intangible, acuerdo de concesión**	**Aplicaciones informáticas**	**Otro inmovilizado intangible**	**Inmovilizado intangible en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	813	15.480	146.713	7.390	37.003	207.399
Altas	-	76	15.206	1	15.937	31.220
Bajas (*)	-	(18)	(181)	-	-	(199)
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	(55)	43	38	(712)	(686)
Saldo final	**813**	**15.483**	**161.781**	**7.429**	**52.228**	**237.734**
Amortización:						
Saldo inicial	(703)	(4.142)	(111.006)	(4.794)	-	(120.645)
Dotación	(110)	(687)	(17.250)	(916)	-	(18.963)
Bajas (*)	-	-	177	-	-	177
Traspasos (Notas 7 y 8)	-	87	419	-	-	506
Saldo final	**(813)**	**(4.742)**	**(127.660)**	**(5.710)**	**-**	**(138.925)**
Neto:	**-**	**10.741**	**34.121**	**1.719**	**52.228**	**98.809**

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge principalmente los planes directores de los aeropuertos.

Las principales adiciones de los ejercicios 2018 y 2017 en el epígrafe "Aplicaciones informáticas" e "Inmovilizado intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales corporativos. Cabe destacar en 2018 y 2017 las inversiones en sistemas "*Wi Fi*" gratuitos en varios aeropuertos de la red y en 2017 los elementos relacionados con la ciberseguridad.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2018 y 2017 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Aplicaciones informáticas	10.240	15.534
Otro inmovilizado intangible	38.058	36.694
Total	**48.298**	**52.228**

Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

La Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas durante los ejercicios 2018 y 2017 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2018		**2017**	
	Valor contable (bruto)	**Amortización acumulada**	**Valor contable (bruto)**	**Amortización acumulada**
Aplicaciones informáticas	984	(131)	893	(49)
Otro inmovilizado intangible	1.355	-	-	-
Inmovilizado intangible en curso	54	-	3.519	-
Total	**2.393**	**(131)**	**4.412**	**(49)**

Gastos financieros

Durante el ejercicio 2018 se han activado un total de 36 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2017: 32 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (ver Nota 23.f).

Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2018 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Concesiones	5	5
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	217.829	203.846
Otro inmovilizado intangible	86.593	83.335
Total	**305.221**	**287.980**

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la nota 3.1 se efectuó a valor neto contable, en 2018 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

La Sociedad explota los siguientes helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas cuyas principales condiciones se describen a continuación:

- Helipuerto de Ceuta: La Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.

- Helipuerto de Algeciras: La Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

Deterioro de activos intangibles

Tal como se ha mencionado en la nota 3.2, una vez que el Aeropuerto Internacional Región de Murcia ha comenzado su funcionamiento, se ha procedido a deteriorar los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto, lo que ha generado una disminución del valor de activos intangibles por importe de 243 miles de euros.

Test de deterioro de activos intangibles no amortizados (en curso)

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, la Sociedad ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2018 y 2017, incluso después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina basándose en cálculos del valor en uso. En estos cálculos se utilizan estimaciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones del DORA para el periodo 2017-2021. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso en los ejercicios 2018 y 2017 son las siguientes:

Tasa crecimiento	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	5,23%

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital (CMPC), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos, según la estructura financiera fijada para cada unidad generadora de efectivo.

En 2018 y 2017, el valor de la CMPC antes de impuestos es el utilizado en el DORA aprobado por el Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017, y ha sido estimado conforme a lo establecido en la Ley 18/2014 aplicando la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del sexto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031).

La Sociedad realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2018, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro. Las principales hipótesis que afectan los flujos de efectivo de la Sociedad son el tráfico de pasajeros, la variación en las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

Durante 2018 y 2017 la dirección no ha reconocido deterioro de activos intangibles en curso.

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2018 y 2017 han sido los siguientes:

	2018					
	Miles de euros					
	Terrenos y construcciones	**Instalaciones técnicas y maquinaria**	**Otras instalaciones, utillaje y mobiliario**	**Otro inmovilizado**	**Inmovilizado en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	13.303.515	794.572	3.265.799	8.901	263.809	17.636.596
Altas	102.395	23.803	95.460	1.003	234.233	456.894
Bajas (*)	(40.792)	(23.496)	(16.954)	(164)	(11.047)	(92.453)
Traspasos (Notas 6 y 8)	61.046	21.456	47.531	290	(135.380)	(5.057)
Saldo final	**13.426.164**	**816.335**	**3.391.836**	**10.030**	**351.615**	**17.995.980**
Amortización						
Saldo inicial	(2.479.602)	(394.492)	(1.787.950)	(6.147)	-	(4.668.191)
Dotación	(391.229)	(68.946)	(265.933)	(811)	-	(726.919)
Bajas (*)	22.324	19.765	13.568	100	-	55.757
Traspasos (Notas 6 y 8)	916	2.152	(1.901)	(10)	-	1.157
Saldo final	**(2.847.591)**	**(441.521)**	**(2.042.216)**	**(6.868)**	**-**	**(5.338.196)**
Deterioro:						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Dotación (Nota 4.a)	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Saldo final	**(41.792)**	**(2.434)**	**(1.418)**	**-**	**(361)**	**(46.005)**
Valor neto contable	**10.536.781**	**372.380**	**1.348.202**	**3.162**	**351.254**	**12.611.779**

( )Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.*

	2017					
	Miles de euros					
	Terrenos y construcciones	**Instalaciones técnicas y maquinaria**	**Otras instalaciones, utillaje y mobiliario**	**Otro inmovilizado**	**Inmovilizado en curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	13.247.801	743.246	3.179.052	7.068	137.005	17.314.172
Altas	93.697	43.219	62.912	1.873	206.795	408.496
Bajas (*)	(68.272)	(3.690)	(6.193)	(56)	(3.473)	(81.684)
Traspasos (Notas 6 y 8)	30.289	11.797	30.028	16	(76.518)	(4.388)
Saldo final	**13.303.515**	**794.572**	**3.265.799**	**8.901**	**263.809**	**17.636.596**
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(2.103.876)	(326.861)	(1.508.586)	(5.432)	-	(3.944.755)
Dotación	(384.073)	(69.396)	(277.757)	(730)	-	(731.956)
Bajas (*)	3.168	1.995	1.681	15	-	6.859
Traspasos (Notas 6 y 8)	5.179	(230)	(3.288)	-	-	1.661
Saldo final	**(2.479.602)**	**(394.492)**	**(1.787.950)**	**(6.147)**	**-**	**(4.668.191)**
Valor neto contable	**10.823.913**	**400.080**	**1.477.849**	**2.754**	**263.809**	**12.968.405**

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Terrenos	3.540.519	3.538.908
Construcciones	6.996.262	7.285.005
Total	**10.536.781**	**10.823.913**

a) Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2018 y 2017 la Sociedad ha adquirido a la sociedad del grupo Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) y a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) e Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

	2018		2017	
	Valor contable (bruto)	**Amortización acumulada**	**Valor contable (bruto)**	**Amortización acumulada**
Terrenos y construcciones	201	(13)	635	(12)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	432	(22)	336	(18)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	434	(82)	570	(49)
Inmovilizado en curso	887	-	3.119	-
Total	**1.954**	**(117)**	**4.660**	**(79)**

b) Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2018 se han activado un total de 568 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2017: 493 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (Nota 23.f). Adicionalmente, se han activado 4.747 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material, que se encuentran registrados en el epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (2017: 4.432 miles de euros).

c) Adiciones del inmovilizado material

El total de altas del inmovilizado material en 2018 asciende a 456.894 miles de euros (2017: 408.496 miles de euros). Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2018 y 2017 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones en terrenos y construcciones han ascendido a 102.395 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido la "Adecuación general de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, las actuaciones previstas relacionadas con los "Planes de aislamiento acústico" de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Valencia, y el "Recrecido del pavimento de la pista 12/30" del aeropuerto de Bilbao.

Las puestas en explotación más significativas han sido la "Reconstrucción de las plataformas B y C" y el "Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación" en el aeropuerto de Palma de Mallorca, la "Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R" del aeropuerto de Barcelona, el "Recrecido de la pista de vuelo" del aeropuerto de Fuerteventura, y el "Nuevo solado de la planta baja de la T1 y de la T2" del aeropuerto de Madrid.

En 2017 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 93.697 miles de euros. Las principales altas del periodo fueron la "Regeneración del pavimento de la pista" en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Adolfo Suárez-Madrid Barajas; la "Adecuación de la pista y campo de vuelos" de los aeropuertos de Son Bonet y La Palma; el "Recrecido de la pista" del aeropuerto de Valladolid; la "Adecuación de las calles de acceso a pista H6, H7 y H8 del aeropuerto de Palma de Mallorca" y la "Ejecución de los requerimientos de seguridad operacional" del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas fueron la "Renovación de solados en la planta P1 del Terminal T1" y la "Adecuación de parcelas y viales de la zona de Rejas" del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la "Renovación de la terminal de carga" del aeropuerto de Gran Canaria, la "Adecuación de las puertas H1 y H2" del aeropuerto de Palma de Mallorca y las "Actuaciones en campo de vuelo necesarias para la certificación" del aeropuerto de Santiago de Compostela.

Instalaciones técnicas, Maquinaria, mobiliario y Otro Inmovilizado

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones en instalaciones y otro inmovilizado han ascendido a 120.266 miles de euros. Las adiciones más importantes del ejercicio 2018 han sido:

- Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes, puestos en uso en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Alicante y Barcelona.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Málaga.
- Ampliaciones redes multiservicio de varios aeropuertos de la red.
- Suministro de nuevas bancadas para pasajeros de la T4 y T4S del aeropuerto de Madrid.
- Nuevas instalaciones electromecánicas para mejorar las comunicaciones verticales del aeropuerto de Madrid.
- Adquisición equipamientos de comunicaciones y videoconferencia de los Servicios Centrales de Aena.

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en instalaciones y otro inmovilizado ascendieron a 108.004 miles de euros. Las adiciones más importantes del ejercicio 2017 fueron:

- El suministro con instalación de pasarelas de embarque y sustitución de equipos de asistencia a aeronaves en varios aeropuertos, como el aeropuerto de Palma de Mallorca y el de Adolfo Suárez Madrid- Barajas.
- La renovación de diversos elementos relacionados con el Sistema de Información al Pasajero (SIP) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Tenerife Sur, A Coruña y Fuerteventura.
- Nuevas luces aeronáuticas y señalización vertical en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de transformadores y balizamiento de las pistas en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Barcelona El Prat.
- Equipamiento de nuevas redes de telecomunicaciones multiservicio en varios aeropuertos, como en el de Palma de Mallorca.
- La adquisición de dos nuevos vehículos autoextintores en varios aeropuertos.
- Nuevos equipos para mostradores de facturación y puestos auto check-in en varios aeropuertos de la red.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones en inmovilizado en curso han ascendido a 234.233 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos relacionados con la "Adecuación general de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, "Ampliaciones de redes multiservicio" de varios aeropuertos de la red, y "Suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes" en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Ibiza y Menorca.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2018 son: "Ampliación anillo climatización modulo C Y D" del aeropuerto de Palma de Mallorca, y "Pasarelas y equipos de servicio" del aeropuerto de Málaga, entre otras.

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en inmovilizado en curso ascendieron a 206.795 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se referían a los trabajos de la "Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R" del aeropuerto de Barcelona, la "Adecuación de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, la "Reconstrucción de las plataformas B y C" y "Ampliación del anillo de climatización de los módulos C y D" del aeropuerto de Palma de Mallorca, y la "Instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves" en el aeropuerto de Málaga.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2017 eran los trabajos de adecuación general de la plataforma del aeropuerto de Tenerife Sur, el incremento de capacidad punta del SATE del aeropuerto de Palma de Mallorca y la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus.

d) Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2018 se han dado de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de recrecido de la pista del aeropuerto de La Palma y de las plataformas B y C del aeropuerto de Palma de Mallorca y los solados de la T1 del aeropuerto de Madrid; así como diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2018 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 15.731 miles de euros (el resultado negativo de 15.835 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 1 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado intangible, 103 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 13.523 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.628 miles de euros.

- Bajas por segregación universal de rama de actividad del aeropuerto de Murcia San Javier, aportado a la sociedad concesionaria del AIRM, para la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, por un importe neto de 1.426 miles de euros (Nota 3.2).

Asimismo, por efecto de la segregación de rama de actividad del Aeropuerto de Murcia San Javier mencionada en la nota 3.2 se han producido en el ejercicio 2018 las bajas siguientes:

	Coste	Amortización	Total
Terrenos y construcciones	(31)	10	(21)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(1.508)	845	(663)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.872)	1.182	(690)
Otro inmovilizado	(83)	31	(52)
Total	**(3.494)**	**2.068**	**(1.426)**

Durante el ejercicio 2017 las bajas registradas de terrenos fueron motivadas por la evolución favorable a Aena en diversos contenciosos expropiatorios, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ver Nota 21). También se dieron de baja por sustitución antiguos activos en la realización de los trabajos de recrecido de las pistas de los aeropuertos de Barcelona El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Gran Canaria, y la plataforma del aeropuerto de Palma de Mallorca; diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, por ser objeto de renovación; y, por sentencia favorable, la parte provisionada en el contencioso relacionado con la construcción del edificio terminal T3 del aeropuerto de Alicante.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2017 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 10.781 miles de euros (el resultado negativo de 10.915 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 16 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado inmaterial y 706 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 61.367 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.685 miles de euros.

e) Deterioro de valor de inmovilizado material

Tal como se menciona en la nota 3.2, en 2018 se ha procedido a deteriorar los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otros aeropuertos de la red según el detalle:

	2018
Terrenos y construcciones	(41.792)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(2.434)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.418)
Inmovilizado material en curso	(361)
Total	**(46.005)**

En 2018 y 2017, la Sociedad no ha detectado indicios de deterioro del inmovilizado distintos a los mencionados en el párrafo anterior. No obstante, al cierre del ejercicio 2018 y 2017 la Sociedad efectuó el test de deterioro de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a) para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, no identificando deterioro alguno, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas en 2018 y 2017 fueron:

Tasa crecimiento	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	5,23%

f) Subvenciones de capital (Nota 19.d)

A 31 de diciembre de 2018, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 398.109 miles de euros netos de impuestos (2017: 414.060 miles de euros) (ver Nota 19d). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.483 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2017: 2.508 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. tiene reconocido un saldo deudor por este concepto de 1.619 miles de euros (2017: 15.913 miles de euros) (ver Nota 22).

g) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial ENAIRE que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios (ver Nota 15).

h) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros (*)	
	2018	**2017**
Construcciones	1.190.274	897.330
Instalaciones técnicas y maquinaria	380.916	379.019
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.267.762	1.040.197
Otro inmovilizado	13.173	12.654
Total	**2.852.125**	**2.329.200**

(*) *Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).*

i) Compromisos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2018 ascienden a 829,7 millones de euros aproximadamente (2017: 563 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

j) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 se considera que no existe déficit de cobertura.

k) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9.

l) Activos controlados conjuntamente

La Sociedad tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. En 2017 también se incluía la Base Aérea de San Javier. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones de la Sociedad en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance (en miles de euros):

	31 de diciembre de 2018	**31 de diciembre de 2017**
- Activos no corrientes	183.490	245.464
Activos netos	**183.490**	**245.464**
- Ingresos	15.585	27.924
- Gastos	(34.520)	(43.489)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	**(18.935)**	**(15.565)**

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación de la Sociedad en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

m) Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la Nota 4b), la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

8. Inversiones Inmobiliarias:

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	171.558	3.391	174.949
Altas	4.410	-	4.410
Bajas	(220)	(42)	(262)
Traspasos (Notas 6 y 7)	4.667	10	4.677
Saldo final	**180.415**	**3.359**	**183.774**
Amortización:			
Saldo inicial	(30.423)	(3.175)	(33.598)
Dotación	(4.579)	(40)	(4.619)
Bajas	26	28	54
Traspasos (Notas 6 y 7)	(1.181)	(4)	(1.185)
Saldo final	**(36.157)**	**(3.191)**	**(39.348)**
Deterioro:			
Saldo inicial y final	**(6.243)**	**-**	**(6.243)**
Neto:	**138.015**	**168**	**138.183**

	2017		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	165.662	3.391	169.053
Altas	831	-	831
Bajas	(9)	-	(9)
Traspasos (Notas 6 y 7) (*)	5.074	-	5.074
Saldo final	**171.558**	**3.391**	**174.949**
Amortización:			
Saldo inicial	(23.984)	(3.136)	(27.120)
Dotación	(4.272)	(39)	(4.311)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(2.167)	-	(2.167)
Saldo final	**(30.423)**	**(3.175)**	**(33.598)**
Deterioro:			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
Neto:	**134.892**	**216**	**135.108**

(*) Los traspasos correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2018 las altas en inversiones inmobiliarias han ascendido a 4.410 miles de euros, de los que 137 miles de euros corresponden a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, 3.300 miles de euros a la adquisición de una nave en ejercicio del derecho de tanteo, y el resto fundamentalmente a trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

En el ejercicio 2017 las altas en inversiones inmobiliarias ascendieron a 831 miles de euros, de los que 170 miles de euros correspondieron a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y el resto fundamentalmente a trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

Durante el ejercicio 2018 la Sociedad ha adquirido a la sociedad vinculada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), construcciones inmobiliarias por valor de 4 mil euros (2017: 0 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Construcciones inmobiliarias	12.238	11.931
Instalaciones inmobiliarias	2.812	2.945
Total	**15.050**	**14.876**

(*) *Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).*

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Terrenos	302.855	329.432
Construcciones	592.602	499.649
Total	**895.457**	**829.081**

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 2018 con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2017.

La valoración de los activos se ha realizado de acuerdo con las Normas de Regulación de la *Royal Institution of Chartered Surveyors* (RICS) comprendidas en el llamado "*Red Book*"- Manual de Valoraciones, así como lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad número 40 (NIC 40- Inversiones inmobiliarias), sobre la base del valor de mercado, definido como el valor estimado que debería obtenerse por la propiedad en una transacción efectuada en la fecha de valoración entre un vendedor y un comprador dispuestos e independientes entre sí, tras un periodo de comercialización razonable, y en la que ambas partes hayan actuado con conocimiento, prudencia y sin coacción alguna.

El valor de mercado se obtiene mediante la metodología de "Descuentos de Flujos de Caja", cuyos resultados son siempre comparados con las transacciones acontecidas en el mercado recientemente en términos de precio por metro cuadrado y rentabilidades iniciales. Las variables claves del "Método del Descuento de Flujos de Caja" son: la determinación de los ingresos netos, el período de tiempo durante el cual se descuentan dichos ingresos netos, la aproximación de valor que se realiza al final de dicho período y la tasa interna de rentabilidad "objetivo" utilizada para descontar los flujos de caja.

Las hipótesis de valoración empleadas han sido:

- *Inflación de rentas*: Las predicciones de flujos de caja para las propiedades se basan en los supuestos relativos a los ingresos y estructura de gastos de la propiedad, su estado de ocupación y funcionamiento. Para determinar la inflación de las rentas se han tomado las previsiones de IPC (Índice de Precios al Consumo) y Crecimiento del Producto Nacional Bruto en España.
- *Crecimiento de rentas*: Se ha utilizado un crecimiento anual de rentas que depende de las condiciones de mercado previstas para los próximos años.
- *Gastos no recuperables*: Se han considerado los gastos no recuperables, relacionados en general con reparaciones estructurales del inmueble, reformas y rehabilitaciones.
- *Honorarios arrendamiento*: Se suponen unos honorarios de gestión por el contrato de alquiler nuevo del 10% de la renta anual, considerándolos siempre a su fecha de realización.
- *Seguro de pérdida de rentas*: Se aplica un 0,25% de las rentas brutas anuales por este concepto.
- *Período de descuento de flujos de caja*: La previsión del posible valor futuro (valor de salida) de la propiedad debe considerarse como mínimo "inexacto", de forma que cuanto menor sea el impacto que cause sobre el proceso de valoración, más aproximada resultará la valoración. Este menor impacto es más fácil de lograr cuando se toman períodos de descuento más largos, normalmente 10 años. La tasa de retorno de la inversión es función del riesgo que entraña y del nivel de rentabilidad que ofrecen otras inversiones alternativas.
- *Tasa de retorno*: Se ha considerado que el mercado inmobiliario español debería ofrecer una rentabilidad entre 300 y 400 puntos básicos por encima del activo sin riesgo a largo plazo. En la actualidad esto representaría una tasa de retorno entre el 9 y el 10% aproximadamente. El margen añadido de puntos básicos es debido a la iliquidez del mercado inmobiliario en comparación con otros mercados más líquidos como el de acciones y al mayor riesgo que entraña la incertidumbre sobre los ingresos.
- *Rentabilidad de salida*: Al término del período de descuento es necesario determinar un valor de salida (venta) de la propiedad, que se basa exclusivamente en los ingresos futuros, no teniendo en cuenta ningún tipo de valor de reversión, de acuerdo con la práctica habitual del mercado.

Como resultado de esta evaluación se ha efectuado el test de deterioro de cada uno de los activos que componen el porfolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la dirección de Aena considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2017.

9. Arrendamientos

Arrendamientos operativos

La Sociedad utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación, junto con las principales características de los contratos correspondientes:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera (*)	Madrid	31/01/2024	4.007	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/12/2018	942	Renta sin revisión

(*) Este contrato, que inicialmente vencía en 2018, fue objeto de renovación durante 2017, ampliándose el período de arrendamiento hasta 2024.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento del contrato) son los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Menos de un año	3.551	4.949
Entre uno y cinco años	15.545	18.767
Más de cinco años	-	330
Total	**19.096**	**24.046**

La Sociedad cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes para los plazos señalados:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Menos de un año	707.679	616.687
Entre uno y cinco años	1.402.744	1.405.955
Más de cinco años	148.219	14.884
	2.258.642	**2.037.526**

Arrendamientos financieros

La Sociedad presenta en su inmovilizado material una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y determinado equipamiento informático (adquirido en 2018) que se encuentran bajo contrato de arrendamiento financiero en el que la Sociedad es el arrendatario. El importe por el que se reconocieron inicialmente los activos ascendió a 17.956 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.956	17.829
Amortización acumulada	(7.440)	(5.943)
Importe neto en libros	**10.516**	**11.886**

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Menos de un año	1.655	1.582
Entre uno y cinco años	6.982	6.734
Más de cinco años	3.715	5.506
	12.352	**13.822**

10. Instrumentos financieros

Análisis por categorías

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros", excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 11), es el siguiente (en miles de euros):

	Activos financieros a largo plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	74.348	71.506	74.348	71.506
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	-	-	3.259	2.830	3.259	2.830
Activos disponibles para la venta:								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-	-	-	180	180
Total	**180**	**180**	**-**	**-**	**77.607**	**74.336**	**77.787**	**74.516**

	Activos financieros a corto plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	1.443	1.418	1.443	1.418
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	1.439	2.985	403.170	290.586	404.609	293.571
Total	**-**	**-**	**1.439**	**2.985**	**404.613**	**292.004**	**406.052**	**294.989**

(*) La partida "Otros instrumentos financieros" contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

(**) La partida "Otros instrumentos financieros" contiene el total del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", excluidos "Otros créditos con Administraciones Públicas" y "Activos por impuesto corriente".

	Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		**Deudas**		**Finanzas y Derivados**		**Total**	
	2018	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Débitos (*)	11.031	12.650	5.338.514	6.104.218	123.186	102.483	**5.472.731**	6.219.351
Débitos y partidas a pagar con entidades de crédito (**)	-	-	649.913	649.888	-	-	**649.913**	649.888
Derivados de cobertura	-	-	-	-	56.543	45.645	**56.543**	45.645
Total	**11.031**	**12.650**	**5.988.427**	**6.754.106**	**179.729**	**148.128**	**6.179.187**	**6.914.884**

(*) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 3.965 miles de euros (2017: 4.866 miles de euros) (véase Nota 15).

(**) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 87 miles de euros (2017:112 miles de euros) (véase Nota 15).

	Pasivos financieros a corto plazo					
	Deudas con Emp. Grupo y Asociadas		**Otros**		**Total**	
	2018	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Préstamo con Sociedad dominante última	633.744	665.199	-	-	633.744	665.199
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	14.895	18.812	-	-	14.895	18.812
Cuenta corriente con AIRM	3.672	-	-	-	3.672	-
Deudas por efecto impositivo	1.103	1.078	-	-	1.103	1.078
Proveedor inmovilizado (Nota 15)	-	28	-	-	-	28
Derivados de cobertura	-	-	32.740	37.010	32.740	37.010
Subtotal	**653.414**	**685.117**	**32.740**	**37.010**	**686.154**	**722.127**
Comisiones a criterio coste amortizado	(401)	(471)	-	-	(401)	(471)
Subtotal	**653.013**	**684.646**	**32.740**	**37.010**	**685.753**	**721.656**
Partidas a pagar (*)	-	-	274.908	255.908	274.908	255.908
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.655	1.582	1.655	1.582
Intereses devengados con ent. crédito pendientes de pago	-	-	1.841	1.848	1.841	1.848
Otros pasivos financieros (**)	-	-	221.280	232.763	221.280	232.763
Total	**653.013**	**684.646**	**532.424**	**529.111**	**1.185.437**	**1.213.757**

(*) Epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas".

(**) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 192.410 miles de euros (2017: 205.088 miles de euros), así como fianzas recibidas.

Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2018, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024 y siguientes**	**Total**
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.443	37.564	4.719	10.509	8.675	12.881	**75.791**
Otras cuentas a cobrar	403.170	-	-	-	-	-	**403.170**
Créditos empresas del grupo	1.288	-	-	-	-	-	**1.288**
Otros créditos a empresas	151	-	-	-	-	-	**151**
Otros instrumentos financieros	-	-	-	22	-	3.237	**3.259**
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	**180**
Total	**406.052**	**37.564**	**4.719**	**10.531**	**8.675**	**16.298**	**483.839**

Pasivos financieros	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024 y siguientes**	**Total**
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	633.744	633.619	546.349	535.836	514.364	3.112.311	**5.976.223**
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	14.895	-	-	-	-	-	**14.895**
Cuenta corriente con AIRM	3.672	-	-	-	-	-	**3.672**
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	1.103	-	-	-	-	-	**1.103**
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	**653.414**	**633.619**	**546.349**	**535.836**	**514.364**	**3.112.311**	**5.995.893**
Deudas con entidades de crédito (**) (Nota 15)	-	-	-	650.000	-	-	**650.000**
Intereses Deudas con entidades de crédito	1.841	-	-	-	-	-	**1.841**
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	32.740	27.135	19.118	11.200	5.074	(5.984)	**89.283**
Acreedores arrendamiento financiero	1.655	1.694	1.736	1.762	1.790	3.715	**12.352**
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	82	82	6	**455**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	467.318	-	-	-	-	-	**467.318**
Fianzas recibidas	28.749	44.417	8.836	21.442	14.758	33.733	**151.935**
Total	**1.185.838**	**706.947**	**576.121**	**1.220.322**	**536.068**	**3.143.781**	**7.369.077**

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 4.366 miles de euros de los que un importe de 3.965 miles de euros corresponde al largo plazo (2017: 5.337 miles de euros de los que un importe de 4.866 miles de euros corresponde al largo plazo) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

(**) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 87 miles de euros (2017: 112 miles de euros) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2018 y 2017 se muestran en la Nota 23.f.

11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones

Instrumentos de patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2018 y 2017, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2018 y 2017, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas, es el siguiente:

2018

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (“SCAIRM”) (1)	Murcia	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (“ADI”) (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A
London Luton Airport Holdings II Limited (“LLAH II”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAH I”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”) (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”)

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

2017

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (“ADI”) (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A
London Luton Airport Holdings II Limited (“LLAH II”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAH I”) (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”) (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”)

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

Ninguna participación tiene registrado deterioro en los ejercicios 2018 y 2017, estando valoradas a precio de coste.

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2018 y 2017 son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2018						
	Miles de euros (*)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio Explotación	Neto	Resto de Patrimonio (Aportación de socios)	Total patrimonio	Valor en libros (*)
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.(1) Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	1.167	(14)	1.191	9.677	9.691
Total							**9.691**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2018.

(1) Sociedad auditada por KPMG Auditores, S.L

Tal como se menciona en la nota 3.2, con fecha 25 de enero de 2018, Aena ha constituido la sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años, formalizándose el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018. De esta forma, Aena cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017. La nueva sociedad, que reviste la forma de sociedad anónima, se denomina "Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." y tiene a AENA S.M.E., S.A. como accionista único.

	31 de diciembre de 2018						
	Miles de euros (*)						
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio Explotación**	**Neto**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros (*)**
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	45.720	44.198	149.457	354.837	165.032
Total							**165.032**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2018.

(1) Sociedad auditada por KPMG Auditores, S.L

	31 de diciembre de 2017						
	Miles de euros (*)						
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio Explotación**	**Neto**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros (*)**
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100 %	161.182	45.140	39.075	110.382	310.639	165.032
Total							**165.032**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2017.

(1) Sociedad auditada por KPMG Auditores, S.L

En los ejercicios 2018 y 2017 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

Por otro lado, la Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante "ADI"). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2018 y 2017 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2018

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(236)	(20.952)	(20.202)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	2.994	(57.782)	(53.802)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	10.566	28.950	41.446
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2018.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2018.

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

31 de diciembre de 2017

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(17.955)	26.795	9.826
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	(14.515)	(13.274)	(26.803)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	(6.940)	73.382	68.372
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	35.420	22.425	63.119
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	32.249	2.424	40.047

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2017

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2017

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

En el ejercicio 2013, "ADI" suscribió las acciones representativas del 40 % del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60 %.

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. En el marco de la transacción, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofi las acciones representativas del 11 % del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una

rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas (correspondientes a 61,9 millones de euros en 2014 y 65,5 millones de euros en 2015). Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8 % de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023. La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. suscrita al 100 % por la matriz AENA. En el ejercicio 2018 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 4.362.233 euros (en 2017 el importe fue de 4.409.415 euros).

Como consecuencia de esta operación, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

La Sociedad, a través de su participada ADI y contando con el asesoramiento de expertos independientes, culminó en 2014 el proceso de realización de las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40 % que ostentaba en LLAH III y (ii) los valores razonables de los activos y pasivos del negocio adquirido. Por lo tanto, en las cuentas consolidadas del Grupo Aena se procedió a reconocer y valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición.

2) Participaciones en empresas asociadas

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2018 y 2017 son los siguientes (expresado en miles):

	31 de diciembre de 2018				
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic.**	**Capital**	**Resultado del ejercicio**	**Resto patrimonio**	**Total de patrimonio**
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)		Miles COP	Miles COP	Miles COP	Miles COP
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89%	3.698.728	47.506.185	(18.370.670)	32.834.243
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		Miles MXN	Miles MXN	Miles MXN	Miles MXN
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	1.668.400	925.010	1.096.748	3.690.158
Aerocali, S.A.		Miles COP	Miles COP	Miles COP	Miles COP
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00%	3.800.000	9.890.221	25.701.730	39.391.951

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2018.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2017				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)		Miles COP	Miles COP	Miles COP	Miles COP
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89%	3.698.728	30.606.372	11.822.892	46.127.992
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		Miles MXN	Miles MXN	Miles MXN	Miles MXN
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	1.903.400	824.837	960.930	3.689.167
Aerocali, S.A.		Miles COP	Miles COP	Miles COP	Miles COP
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00%	3.800.000	17.090.442	14.899.288	35.789.730

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017.

El patrimonio neto de las Sociedades participadas en Colombia y México incluye la partida de ajustes por inflación, siguiendo las normas establecidas al efecto en el país respectivo.

Dada la evolución de estas Sociedades los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2018 fue de 159,84 pesos mexicanos (MXN) (2017: 202,00 pesos mexicanos (MXN)).

El 11 de mayo de 2018 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 235.000 miles de pesos mexicanos (cantidad que se ha pagado a los accionistas de acuerdo con su participación en la sociedad). Por tanto, ha correspondido a Aena Desarrollo Internacional el 33,33 % de dicha reducción, esto es, 78.333 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo reconoció una entrada de caja por 3.344 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 3.518 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación.

En Asamblea General de Accionistas de AMP del 9 de mayo de 2017, se resolvió que, con cargo al saldo de la cuenta de Capital de Aportación, se procediese a la reducción de capital social de la sociedad en su parte variable por la cantidad de 340 millones de pesos mexicanos. El efecto de esta reducción en las cuentas de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. supuso una reducción del valor de su participación en AMP de 113,33 millones de pesos mexicanos, equivalente a 5,0 millones de euros.

3) Otras participaciones

La información más significativa de las participaciones que incluye en este epígrafe es la siguiente:

	2018 Miles de euros (*)						
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic.**	**Capital**	**Beneficio Explotación**	**Beneficio Neto**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Total libros a 31 de diciembre de 2018**
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)	11,76 %	1.533	21	15	344	1.892	180
Total							**180**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2018

	2017 Miles de euros (*)						
Denominación / Domicilio / Actividad	**% Partic.**	**Capital**	**Beneficio Explotación**	**Beneficio Neto**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Total libros a 31 de diciembre de 2017**
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)	11,76 %	1.533	1	1	337	1.871	180
Total							**180**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2018 y 2017 es el siguiente:

Ejercicio 2018:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Impuestos) (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Otros pasivos financieros corto plazo	Anticipo de clientes (Nota 16)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:									
ENAIRE	692	-	(5.338.514)	(648.238)	-	-	-	-	(25.099)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:									
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	10	1.288	-	-	(1.097)	-	-	(13)	(405)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	2.427	-	-	-	(6)		(3.672)	(4)	-
London Luton Airport Operations Limited	32	-	-	-	-	-	-	(18)	-
Operaciones con vinculadas:									
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	17	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	1	-	-	-	-	-	-	-	(833)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	5	-	-	-	-	(613)	-	-	(407)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	8	-	-	-	-	(1.617)	-	-	(2.836)
	3.192	**1.288**	**(5.338.514)**	**(648.238)**	**(1.103)**	**(2.230)**	**(3.672)**	**(35)**	**(29.581)**

Ejercicio 2017:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Impuestos) (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:								
ENAIRE	35	1.700	-	(6.104.218)	(683.540)	-	-	(25.498)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:								
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	35	-	1.090	-	-	(1.078)	(28)	(715)
Operaciones con vinculadas:								
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	(833)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	(1.163)	(468)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	(3.871)	(2.754)
	70	**1.700**	**1.090**	**(6.104.218)**	**(683.540)**	**(1.078)**	**(5.062)**	**(30.268)**

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2018 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	INECO	AEMET	ISDEFE	SENASA	AIRM	London Luton Airport Operations Limited
Ingresos por prestación de servicios	(401)	(113)	(23)	-	(7)	(70)	(2.004)	(13)
Servicios recibidos	1.158	-	12.417	-	3.005	3	-	-
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	136.472	1.758	1.428	10.000	-	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	284	2.058	-	1.999	-	-	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	(1.029)	-	-	-	-	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	-	-	-	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	69.588	46	-	-	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2017 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	INECO	AEMET	ISDEFE	London Luton Airport Operations Limited
Ingresos por prestación de servicios	(305)	(53)	-	-	(5)	-
Servicios recibidos	1.073	-	10.669	-	3.191	-
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	138.930	1.745	2.228	10.000	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	407	5.729	-	2.936	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	(867)	-	-	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	183	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	64.197	-	-	-	-	-

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Principales contratos:

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública empresarial "ENAIRE", y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2018 y 2017:

- ENAIRE

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2018 han ascendido a 80,3 miles de euros (2017: 7,1 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 20,1 miles de euros (2017: 1,8 miles de euros).

- Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 se suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. en la que ésta presta a AENA servicios de verificación en vuelo. La duración es de 3 años con prórrogas anuales salvo denuncia expresa.

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con Aena S.M.E., S.A la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo es de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que exista acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fija anualmente y es revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2018 los servicios prestados alcanzan el importe de 113 miles de euros (2017: 104 miles de euros).

- Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S,M,E., S.A.

Con fecha 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S,M,E., S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 3 años desde la firma del mismo. Entre los servicios prestados destacan los siguientes;

- Dirección financiera
- Dirección asesoría jurídica y gestión patrimonial
- Dirección de Recursos Humanos
- Dirección de Gabinete de Presidencia
- Dirección comercial
- Dirección de comunicación

La prestación de servicios se desarrollará en dos fases;

1. Etapa Pre-operativa: desde la firma del acuerdo hasta la entrada en funcionamiento del Aeropuerto.
2. Etapa Operativa: comienza desde la entrada en funcionamiento del Aeropuerto hasta la extinción del acuerdo.

En 2018 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 2.000 miles de euros.

- INECO

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

- ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

- AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de este servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 euros desde entonces, lo que equivale a un pago total que asciende a 10 millones de euros al año.

13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2018 y 2017 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Clientes por prestación de servicios	408.744	303.123
Clientes de dudoso cobro	90.712	94.090
Menos: provisión por deterioro	(107.854)	(114.491)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	3.161	70
Deudores varios (*)	7.542	7.423
Personal	865	371
Activos por impuesto corriente (Nota 22)	0	34
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	8.742	24.551
	411.912	**315.171**

(*) El epígrafe de deudores varios recoge el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.423 miles de euros, la Sociedad mantiene dicho importe provisionado.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe "Clientes por prestación de servicios" pertenecen a las siguientes empresas:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
World Duty Free	115.243	87.505
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	30.315	23.886
Vueling Airlines	28.410	682
Áreas, S.A	25.443	17.725
Cemusa Corporación Europea.	18.388	16.796
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	16.698	15.727
Air Nostrum	10.488	10.347
Sinapsis Trading	9.149	4.546
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	8.659	8.025
Select Service Partner, S.A.	7.388	4.893
Pansfood S.A	6.707	5.330
CLH Aviación	5.133	3.917
Lagardere Travel Retail S.A.	4.790	3.488
Otros	121.933	100.256
	408.744	**303.123**

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2018 y 2017 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Saldo inicial	114.491	123.133
Variación provisión deterioro	(6.042)	(8.642)
Segregación aeropuerto de Murcia San Javier	(595)	-
	107.854	**114.491**

Adicionalmente a la variación de 6.042 miles de euros (2017: 8.642 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2018 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, ingresos por importe de 5.512 miles de euros (2017: 2.570 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 530 miles de euros positivos que figuran en dicho epígrafe (2017: 6.072 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2018 y de 2017 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Créditos a empresas	151	195
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.443	1.418
	1.594	**1.613**

15. Deudas financieras

a) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 88 % a tipos de interés fijos/fijos revisables (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euríbor (2017: 88 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2018 ha sido del 1,30 % (2017: 1,45%) (Nota 5).

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 3.1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a AENA S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial "ENAIRE" bajo los distintos contratos de financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que fueran necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de los estados financieros consolidados del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

  Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

  a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;

  b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;

  c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;

  d) los avales financieros asumidos por Aena que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y

e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

A efectos aclaratorios, se hace constar que se computará como Deuda Financiera, el endeudamiento que resulte en cada momento del contrato de reconocimiento de deuda que fue suscrito en fecha 1 de julio de 2011 (según sea novado en cada momento) entre Aena y ENAIRE.

Deuda Financiera Neta: significa la Deuda Financiera menos (i) los saldos de tesorería y efectivo, (ii) otros activos financieros corrientes, entendidos como tales las inversiones financieras temporales líquidas (excluyendo los activos financieros disponibles para su venta), por su valor de liquidación, y (iii) autocartera de libre disposición valorada de acuerdo con el precio de cierre del último día hábil de cotización referido al periodo de cálculo, siempre y cuando ésta no estuviera ya contabilizada en el apartado (ii) anterior.

Deuda Subordinada: significa aquel endeudamiento subordinado a las obligaciones presentes y futuras de Aena bajo el presente Contrato y que, además:(a) no establezca obligaciones de amortización de la misma (salvo aumentos de capital para compensar deudas) hasta después de la fecha de vencimiento final; (b) sus acreedores no estén facultados para solicitar el vencimiento anticipado de la misma hasta que las obligaciones de los Prestatarios bajo el presente Contrato no hayan sido satisfechas en su integridad; (c) no se encuentre garantizada por ningún tipo de garantía real o personal, salvo que dicha garantía esté igualmente subordinada; y (d) la subordinación y demás características descritas en esta definición se otorguen a favor del Prestamista.

EBITDA: significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA consolidado de Aena. A todos los efectos se excluirán del cómputo del EBITDA el resultado de explotación correspondiente a aquellas filiales que, pese a consolidar en el balance consolidado de Aena, hayan obtenido financiación sin recurso a Aena, siempre que dicha financiación se haya excluido del cómputo de la Deuda Financiera a efectos del cálculo de los ratios.

Gastos Financieros: significa los gastos asociados a la Deuda Financiera, esto es, los gastos financieros contabilizados como tales, correspondientes a los doce (12) meses anteriores a la fecha de cálculo que corresponda, incluyendo (i) las diferencias de cambio relativas a intereses de la Deuda Financiera si éstas no estuvieran ya contabilizadas en dicha partida y (ii) las variaciones de valor razonable en los documentos de cobertura que se suscriban, en su caso, en relación con esta financiación.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA, significa el ratio resultante del cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio EBITDA / Gastos Financieros, significa el ratio resultante del cociente del EBITDA entre los Gastos Financieros para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio	2017	2018	2019	2020	2021 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales

sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni la entidad pública empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.

- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.

- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la entidad pública empresarial "ENAIRE", con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firmó una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la entidad pública empresarial "ENAIRE", que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial "ENAIRE" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los co-acreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o perdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRE".

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRE", y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.

b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.

c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer, las correspondientes acciones procesales a los que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.

d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.

e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.

f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula, “Activos Aeroportuarios” significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.

h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación.

Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda:

- AENA S.M.E., S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se

devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA S.M.E., S.A. por parte de ENAIRE).

- Los importes impagados por AENA S.M.E., S.A. devengarán intereses de demora.

- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al contrato de reconocimiento de deuda hubiese debido pagar AENA S.M.E., S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA S.M.E., S.A. y la deuda reconocida en el contrato de reconocimiento de deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.

- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA S.M.E., S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA S.M.E., S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA S.M.E., S.A.

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2018, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	**Importe**
BEI	3.592.240
ICO	1.752.230
FMS	666.670
TOTAL Co-acreditada	**6.011.140**

De los 6.011.140 miles de euros anteriores, Aena S.M.E., S.A adeuda a la entidad publica "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2018 asciende a un importe de 5.932.469 miles de euros, el 98,7 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepo de otros préstamos 43.754 miles de euros.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 de la Sociedad.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

A lo largo de 2016, tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se confirmó que la misma introducía un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta ese momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada.

En particular, la entrada en vigor de la Circular obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0 %.

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y Aena son co-acreditadas, establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España.

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo de 2017 Aena llevó a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 amortizó anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, empleando la caja generada y tomado deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros (ver apartado b de esta Nota), con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,69 % anual.

Así mismo, en julio de 2018 Aena llevó a cabo una nueva amortización anticipada del total de la deuda que tenía pendiente con Depfa a dicha fecha, la cual ascendía a 166.075 miles de euros.

Como resultado de estas actuaciones, a 31 de diciembre de 2018 no existe deuda en Aena afectada por el cambio en la ponderación de riesgo.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo de los próximos años. En 2017 estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros, correspondientes al pago de la garantía requerida por el banco Depfa para mantener su deuda con Aena, fueron provisionados a 31 de diciembre de 2016 y pagados el 22 de marzo de 2017. A 31 de diciembre de 2017 se registró un ingreso en concepto de recuperación de parte de este gasto por importe de 0,9 millones de euros. En 2018 los costes asociados a la cancelación anticipada de la deuda con Depfa han ascendido a 17,2 millones de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta el vencimiento original (15/09/2022). A 31 de diciembre de 2018 se ha registrado un ingreso de 1,0 millones de euros, en concepto de recuperación parcial de la garantía impuesta a la deuda cancelada durante ese año.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2018, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	**Miles de euros 2018**
2019	633.744
2020	633.619
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
Siguientes	3.112.311
Total	**5.976.223**

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas” y “Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2018 y 2017 se muestra a continuación:

	Miles de Euros					
	2018			**2017**		
Deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**
Deudas con ENAIRE	5.342.479	633.744	5.976.223	6.109.084	665.199	6.774.283
Deuda comisiones	(3.965)	(401)	(4.366)	(4.866)	(471)	(5.337)
Intereses devengados	-	14.895	14.895	-	18.812	18.812
Deudas por efecto impositivo	-	1.103	1.103	-	1.078	1.078
Cuenta corriente con SCAIRM	-	3.672	3.672	-	-	-
Proveedores de inmovilizado	-	-	-	-	28	28
Total	**5.338.514**	**653.013**	**5.991.527**	**6.104.218**	**684.646**	**6.788.864**

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2018, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 798.060 miles de euros, de los cuales 166.075 miles de euros corresponden a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés fijo con Depfa Bank, según se ha explicado con anterioridad. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2017	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses**	**31 de diciembre de 2018**
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.109.084	-	-	-	(766.605)		5.342.479
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(4.866)	-	-	-	45	856	(3.965)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	**6.104.218**	**-**	**-**	**-**	**(766.560)**	**856**	**5.338.514**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	665.199	-	(798.060)	-	766.605		633.744
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(471)	-	-	-	(45)	115	(401)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	18.812	-	-	(55.285)		51.368	14.895
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	**683.540**	**-**	**(798.060)**	**(55.285)**	**766.560**	**51.483**	**648.238**
Total	**6.787.758**	**-**	**(798.060)**	**(55.285)**	**-**	**52.339**	**5.986.752**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2017 correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 1.497.288 miles de euros, de los cuales 797,2 millones de euros correspondieron a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, según se ha explicado con anterioridad. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo						
	31 de diciembre de 2016	**Actividades financiación Cobros**	**Actividades financiación Pagos**	**Actividades explotación Pagos intereses**	**Traspasos corto/largo plazo**	**Devengo intereses**	**Variaciones valor razonable**	**31 de diciembre de 2017**
No corriente								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.493.942	-	-	-	(1.384.858)	-	-	6.109.084
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	-	-	-	467	1.428	-	(4.866)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	**7.487.181**	**-**	**-**	**-**	**(1.384.391)**	**1.428**	**-**	**6.104.218**
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	777.629	-	(1.497.288)	-	1.384.858	-	-	665.199
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.039)	-	-	-	(467)	1.035	-	(471)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	(76.735)	-	61.735	-	18.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	**810.402**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**1.384.391**	**62.770**	**-**	**683.540**
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	-	-	-	-	-	(176)	-
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	**810.578**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**1.384.391**	**62.770**	**(176)**	**683.540**
Total	**8.297.759**	**-**	**(1.497.288)**	**(76.735)**	**-**	**64.198**	**(176)**	**6.787.758**

Los valores contables y los valores razonables de las deudas con ENAIRE no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2018	2017	2018	2017
Deuda con ENAIRE	5.338.514	6.104.218	5.347.229	6.105.413
Total (Nota 12)	**5.338.514**	**6.104.218**	**5.347.229**	**6.105.413**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es similar a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena modelizado (81 bps) (2017: la curva *swap* Euribor 12M más un *spread* igual al CDS modelizado de Aena (62 bps).

Según se informa en la Nota 5, la Sociedad modificó el régimen de tipo para aquellos préstamos a tipo revisable susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado ascendió a 478.632 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que pasaron a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,78 % anual (previamente 1,14 % anual).

En 2018, no ha tenido lugar ningún proceso de revisión que conlleve modificación de régimen de tipo de la deuda.

b) Deudas con entidades de crédito

Durante el año 2017 Aena tomó deuda con diversas entidades por importe de 650.000 miles de euros con un vencimiento de 5 años. El régimen de tipo de interés de esta deuda es de tipo fijo próximo al 0.69 % anual. El detalle es el siguiente:

Entidades financieras	Importe
BBVA	250.000
UNICAJA	150.000
ING	50.000
KUTXABANK	50.000
POPULAR	50.000
BNP	50.000
BANKINTER	25.000
SABADELL	25.000
TOTAL	**650.000**

En este préstamo se incurrió en una comisión de apertura de 126 miles de euros, de los cuales permanecen 87 miles de euros sin amortizar a 31 de diciembre de 2018.

De este modo, el saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo ascendía a 649.913 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 (31 de diciembre de 2017: 649.888 miles de euros). Su valor razonable, utilizando la misma metodología que para el caso de la Deuda con Enaire, asciende a 652.836 miles de euros.

El saldo del epígrafe “Deudas con Entidades de crédito a corto plazo” a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 1.841 miles de euros, provenientes de intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2017: 1.848 miles de euros).

Con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones euros con vencimiento de 2019 para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. En diciembre de 2018 se han cancelado estas pólizas firmándose, el 12 de diciembre de 2018, un nuevo contrato de Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros según el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	**IMPORTE (miles de euros)**
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	**800.000**

El vencimiento de esta nueva Línea de Crédito, de la que no se ha dispuesto cantidad alguna al 31 de diciembre de 2018, es de 5 años prorrogable dos años más. Asimismo, el tipo de interés es variable, con un spread inicial sobre el Euribor a 1 mes de 0,275% y una comisión de utilización que varía entre el 0,075%, 0,15% y 0,33%, en función del saldo medio dispuesto según sea ≤ 33%, > 33% ≤ 66% ó > 66% respectivamente.

El spread inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

a) La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA conforme a la siguiente tabla:

CALIFICACIÓN CREDITICIA	Margen aplicable
A+/A1 o superior	0,225%
A/A2	0,250%
A-/A3	0,300%
BBB+/Baa1	0,350%
BBB/Baa2	0,400%
BBB-/Baa3 o inferior	0,550%

b) La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que si la puntuación aumenta o diminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

c) Coberturas de flujos de efectivo

- Derivados de ENAIRE transferidos a Aena S.M.E., S.A.

La entidad matriz tuvo contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés, los cuales eran transferidos a AENA S.M.E., S.A. para cubrir la deuda entre ambas Sociedades. A 31 de diciembre de 2018 y de 2017 ya no había nocional pendiente de derivados con ENAIRE. Por lo tanto, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018 no se ha imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias ninguna cantidad en concepto de gasto financiero por liquidación de estos instrumentos de cobertura (ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017: 183 miles de euros).

- Derivados de Aena S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 5, con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.196 millones de euros.

Sus principales características a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Variable (Euribor 3M) a Fijo (0,9384 %)	3.041.833	15/06/2015	15/12/2026	Trimestral
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Variable (Euribor 6M) a Fijo (1,1735 %)	854.100	15/06/2015	15/12/2026	Semestral
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,1440 %)	290.000 (*)	27/12/2016	15/12/2020	Semestral

(*) Inicialmente contratado por un nocional de 300.000 miles de euros.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 2.750.720 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 3.064.713 miles de euros).

El préstamo del ICO de 300 millones de euros fue novado en 2016. El derivado asociado a este préstamo también fue modificado para hacerlo coincidir con el nuevo calendario de pagos, pasando el tipo fijo de ser el 0,2941 % anual al 0,144 % anual.

Durante el ejercicio 2018 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados contratados por Aena 37.333 miles de euros (2017: 40.347 miles de euros), en concepto de gasto financiero por liquidación de instrumentos de cobertura (2017: total de 40.530 miles de euros incluyendo los gastos financieros por derivados “espejo” de Enaire) (Nota 23f).

El valor razonable de estos derivados asciende a 89.283 miles de euros a 31 de diciembre de 2018 (31 de diciembre de 2017: 82.655 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2018 (en miles de euros)
56.543	32.740

Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)
45.645	37.010

A 31 de diciembre de 2018 y 2017, los derivados de cobertura que tiene la Sociedad son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

	Miles de euros	
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**2018**	**2017**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	25.372	26.213
Acreedores varios	171.947	149.437
Personal	27.975	30.141
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	46.359	21.194
Anticipos de clientes	49.614	50.117
Total	**321.267**	**277.102**

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	2018	**2017**
	Días	**Días**
Periodo medio de pago a proveedores	48	51
Ratio de las operaciones pagadas	51	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	21	18

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

2. Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados.

   Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes.

   Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

	Importe 2018 (miles de euros)	**Importe 2017 (miles de euros)**
Total pagos realizados	845.628	798.711
Total pagos pendientes	96.975	79.454

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago correspondientes a los proveedores que, por su naturaleza, son suministradores de bienes y servicios, de modo que solo se consideran los datos relativos a la partida “Acreedores varios” del epígrafe “Acreedores comerciales y otras

cuentas a pagar". El saldo contable de "Acreedores varios" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar.

En el ejercicio 2018 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

17. Existencias

El saldo del epígrafe "Existencias" al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2018	**2017**
Repuestos	6.775	6.591
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	6.641	**6.457**

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias.

18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" es como sigue:

	Miles de Euros	
	2018	**2017**
Caja y bancos	467.444	718.115
	467.444	**718.115**

A 31 de diciembre de 2018 y 2017, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados.

19. Patrimonio neto

a) Capital social

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la entidad pública empresarial ENAIRE. El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de ENAIRE aprobó una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se

produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos.

A 31 de diciembre de 2018 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2018, las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

Enaire	51,00 %

A 31 de diciembre de 2017 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

Enaire	51,00 %
TCI Fund Management Limited [1]	11,32 %

[1] The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,607 % a través de ciertos equity swaps (CFDS)

b) Reservas

Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 113.626 miles de euros (2017: 70.566 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2015. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado. La reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables.

Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2017, al cierre del ejercicio 2018 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 299.198 miles de euros), alcanzando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2018 y 2017, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles.

Distribución del resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2018 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	1.301.182
Distribución:	
Dividendos	1.039.500
Reserva de Capitalización	20.089
Reserva Voluntaria	241.593

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, aprobada por la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 10 de abril de 2018, fue la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	1.219.751
Distribución:	
Dividendos	975.000
Reserva Legal	802
Reserva de Capitalización	43.060
Reserva Voluntaria	200.889

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2018 se ha pagado el dividendo propuesto de 975.000 miles de euros (ejercicio 2017: pago de dividendos de 574.500 miles de euros).

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a limitación para su distribución únicamente, si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

c) Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2018 y 2017 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	2018			
	Saldo inicial	**Variaciones Valor razonable**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2018**
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	82.655	43.961	(37.333)	89.283
Efecto impositivo	(20.663)	(10.990)	9.333	(22.320)
Total	**61.992**	**32.971**	**(28.000)**	**66.963**

	2017			
	Saldo inicial	**Variaciones Valor razonable**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2017**
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés ENAIRE	176	7	(183)	-
Permutas tipos de interés Aena	129.506	(6.504)	(40.347)	82.655
Efecto impositivo	(32.420)	1.624	10.133	(20.663)
Total	**97.262**	**(4.873)**	**(30.397)**	**61.992**

El desglose de los ejercicios en los cuales se espera que esta reserva afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias se incluye en la Nota 10, en el apartado “Derivados” del Análisis por vencimientos.

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2018 y 2017 es el siguiente:

	Saldo inicial	**Altas**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2018**
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	552.080	73.808	(95.076)	530.812
Efecto impositivo	(138.020)	(18.452)	23.769	(132.703)
Neto	**414.060**	**55.356**	**(71.307)**	**398.109**

	Saldo inicial	**Altas**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2017**
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	582.647	11.937	(42.504)	552.080
Efecto impositivo	(145.662)	(2.984)	10.626	(138.020)
Neto	**436.985**	**8.953**	**(31.878)**	**414.060**

Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2018 y 2017 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Programa Operativo Andalucía	2.443	2.451
Programa Operativo C. Valenciana	-	1.319
Programa Operativo R. de Murcia	4.579	5.570
Programa Operativo C. de Galicia	42.714	-
Programa Operativo Com. Canarias	18.233	-
Programa Operativo C. Extremadura	1.561	-
Programa Operativo C. Castilla y León	904	-
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	17.663	-
Total Fondos Feder Cobros	**88.097**	**9.340**

Al cierre del ejercicio 2018 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

20. Periodificaciones

El 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación durante dicho período de vigencia. En este sentido, a 31 de diciembre de 2018 el anticipo a corto plazo asciende a 41.714 miles de euros (2017: 40.497 miles de euros), y el anticipo a largo plazo asciende a 38.296 miles de euros (2017: 80.011 miles de euros), que se encuentran registrados en los epígrafes “Periodificaciones a largo plazo” y “Periodificaciones a corto plazo” del balance adjunto.

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2018	**2017**	**2018**	**2017**
Fianzas	4.861	5.314	-	-
Periodificaciones	38.296	80.011	41.714	40.497
Total	**43.157**	**85.325**	**41.714**	**40.497**

La cuenta de periodificación a largo plazo, inicialmente registrada por el importe recibido (278.933 miles de euros) es objeto de actualización anual contra gastos financieros. Estos gastos financieros han ascendido en 2018 a 9.471 miles de euros (2017: 7.591 miles de euros) (Nota 23.f).

A 31 de diciembre de 2018, el saldo de las periodificaciones de activo incluye 6.003 miles de euros correspondientes principalmente a primas de seguro anticipadas (2017: 5.639 miles de euros) y 651 miles de euros correspondientes a las comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad contratadas con entidades de crédito (2017: 0 miles de euros) (ver Nota 15).

	Activo Corto plazo	
	2018	**2017**
Periodificaciones	6.654	5.639
Total	**6.654**	**5.639**

21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2018 y 2017 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	Miles de euros						
	Provisión para Compromisos Laborales	**Expropiaciones e intereses de demora**	**Responsabilidades**	**Impuestos**	**Actuaciones Medioambientales**	**Otras provisiones de explotación**	**Total**
Saldo inicial	**8.646**	**15.081**	**22.172**	**11.798**	**56.646**	**49.071**	**163.414**
Dotaciones	1.276	434	12.971	2.198	26.771	31.120	74.770
Adiciones descuento	119	-	-	-	-	-	119
Reversiones / Excesos	-	(2.142)	(10.319)	(3.242)	(6.386)	(8.587)	(30.676)
Aplicaciones	(646)	(122)	(3.243)	(178)	(6.309)	(44.209)	(54.707)
Segregación en AIRM (*)	(82)	-	(8)	-	-	(160)	(250)
Saldo final	**9.313**	**13.251**	**21.573**	**10.576**	**70.722**	**27.235**	**152.670**
Porción a corto plazo	-	2.861	16.159	7.428	11.014	22.346	**59.808**
Porción a largo plazo	9.313	10.390	5.414	3.148	59.708	4.889	**92.862**

	Miles de euros						
	Provisión para Compromisos Laborales	**Expropiaciones e intereses de demora**	**Responsabilidades**	**Impuestos**	**Actuaciones Medioambientales**	**Otras provisiones de explotación**	**Total**
Saldo inicial	**8.595**	**57.713**	**36.553**	**14.625**	**81.012**	**72.205**	**270.703**
Dotaciones	489	4.563	7.308	2.917	8.453	49.073	**72.803**
Adiciones descuento	119	-	-	-	-	-	**119**
Reversiones / Excesos	-	(40.010)	(15.974)	(5.341)	(19.896)	(3.940)	**(85.161)**
Aplicaciones	(557)	(7.185)	(5.715)	(403)	(12.923)	(68.267)	**(95.050)**
Saldo final	**8.646**	**15.081**	**22.172**	**11.798**	**56.646**	**49.071**	**163.414**
Porción a corto plazo	-	3.188	15.223	6.539	9.846	49.071	**83.867**
Porción a largo plazo	8.646	11.893	6.949	5.259	46.800	-	**79.547**

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante los ejercicios 2018 y 2017, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2018		
	Provisión Premios de permanencia	**Provisión premios de jubilación anticipada**	**Total Provisión compromisos laborales**
Saldo inicial 1 de enero 2018	**8.106**	**540**	**8.646**
Dotaciones	577	26	603
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	577	96	673
Incremento por descuento	111	8	119
(Aplicaciones)/ Extornos	(646)	-	(646)
Segregación en AIRM	(76)	(6)	(82)
Saldo final 31 de diciembre 2018	**8.649**	**664**	**9.313**

	2017		
	Provisión Premios de permanencia	**Provisión premios de jubilación anticipada**	**Total Provisión compromisos laborales**
Saldo inicial 1 de enero 2017	**8.097**	**498**	**8.595**
Dotaciones	576	23	599
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(121)	11	(110)
Incremento por descuento	111	8	119
(Aplicaciones)/ Extornos	(557)	-	(557)
Saldo final 31 de diciembre 2017	**8.106**	**540**	**8.646**

a) Provisión para compromisos laborales

Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2018, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 8.649 miles de euros (2017: 8.106 miles de euros). La dotación del ejercicio 2018 ha ascendido a 688 miles de euros (2017: 687 miles de euros), de los que 111 miles de euros corresponden al coste financiero (2017: 111 miles de euros), habiéndose obtenido unas pérdidas actuariales de 577 miles de euros (2017: ganancias actuariales de 121 miles de euros).

Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2018, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 664 miles de euros (2017: 540 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2018 de 664 miles de euros (2017: 540 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 euros (2017: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a coste normal de servicios del ejercicio: 25 miles de euros (2017: 23 miles de euros), coste financiero: 8 miles de euros (2017: 8 miles de euros), extornos: 0 miles de euros (2017: 0 miles de euros), pérdidas actuariales de 96 miles de euros (2017: pérdidas actuariales de 11 miles de euros), y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2017: 0 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensiones como retribución postempleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2018 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 6.518 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, de los cuales 4.276 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.246 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2018, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2017: 6.390 miles de euros, de los cuales 4.276 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.113 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2017, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Existen provisiones adicionales por importe de 6,7 millones de euros (31 de diciembre de 2017: 8,7 millones de euros), correspondientes a otros contenciosos en otros aeropuertos de la red.

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante los ejercicios 2018 y 2017 son consecuencia del resultado favorable a Aena, como consecuencia principalmente de diversas sentencias, de varios contenciosos que se consideró en su momento, por la experiencia en supuestos similares, que se resolverían de manera contraria a los intereses de Aena.

El gasto de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2018, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, han ascendido a 310 miles de euros (31 de diciembre de 2017: ingreso financiero por importe de 4.594 miles de euros) (véase Nota 23.f).

c) Provisión para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2018 y 2017 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas, reclamaciones de compañías aéreas y reclamaciones laborales.

Durante el ejercicio 2018 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 12.971 miles de euros, correspondían a reclamaciones de origen laboral (3.271 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (1.014 miles de euros), reclamaciones de contratistas de obras y otros riesgos (8.686 miles de euros). Durante el ejercicio 2017 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 7.308 miles de euros, correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (2.184 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (872 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras (956 miles de euros).

Durante el mismo período de 2018, las reversiones por importe de 10.319 miles de euros (2017: 15.974 miles de euros) corresponden, principalmente, a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras por importe de 5.047 miles de euros (2017: 10.603 miles de euros) para las que se estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 5.272 miles de euros (2017: 5.371 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones", o disminuyendo los gastos de personal a causa de diversas sentencias laborales favorables obtenidas. En particular, respecto a la provisión realizada en su día por sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales, se han revertido 1.380 miles de euros, dado que finalmente algunas compañías presentaron solicitudes de devolución de ingresos indebidos (conforme requería la sentencia) por un importe inferior al provisionado inicialmente. Durante el ejercicio 2018 se han pagado 1.169 miles de euros por este concepto.

Los administradores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

d) Impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona principalmente con prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 68.869 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 54.793 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce, hasta un total de 70.722 miles de euros (2017: 56.646 miles de euros), una provisión medioambiental de 1.853 miles de euros (2017: 1.853 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama.

El aumento en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2018 se ha debido a la aprobación de servidumbres acústicas en varios aeropuertos de la red española, lo que ha originado una dotación adicional de 26,8 millones de euros, y cuya contrapartida se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La reversión acontecida durante el ejercicio 2018 por importe de 6.386 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En este sentido, los importes medios ascienden a 8.956 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.567 euros/vivienda). En las Cuentas anuales del ejercicio 2017 se utilizó un coste medio unitario de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.795

euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto). Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2017 por importe de 19.896 miles de euros se relacionó, fundamentalmente, con revisiones a la baja de la estimación de viviendas a aislar, así como con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.795 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto), frente a los 9.451 euros utilizado en las Cuentas anuales del ejercicio 2016. Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

De acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del DORA, en 2018 se mantiene el esquema de incentivos comerciales aprobado en febrero de 2017, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 22.533 miles de euros en el ejercicio de 2018 (neta de la reversión de 8.587 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 45.133 miles de euros en el mismo período de 2017 (neta de la reversión de 3.940 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores), siendo importante destacar que el incentivo comercial de 2017 se inició con fecha 1 de abril, coincidiendo con la temporada de verano, por lo que no se devengaron incentivos asociados al tráfico del primer trimestre de 2017. Se han producido pagos de 44.209 miles de euros contra esta provisión durante el período (2017: 68.267 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2018 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 27.235 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 49.071 miles de euros).

22. Administraciones Públicas y situación fiscal

22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora	**Miles de Euros**			
	2018		**2017**	
	Corriente	**No Corriente**	**Corriente**	**No Corriente**
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	115.605	-	111.963
Activos por impuesto corriente (Nota 22.2)	-	-	34	-
Hacienda Pública deudora por IVA	7.121	-	8.637	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	3	-	1	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7d)	1.618	-	15.913	-
	8.742	**115.605**	**24.585**	**111.963**

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2018 un importe de 1.618 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2017: 15.913 miles de euros). Durante el ejercicio 2018 la Sociedad ha cobrado 88.097 miles de euros (2017: 9.340 miles de euros) por este concepto (véase Nota 19d).

Hacienda Pública, Acreedora	**Miles de Euros**			
	2018		**2017**	
	Corriente	**No Corriente**	**Corriente**	**No Corriente**
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)		138.080	-	143.396
Hacienda Pública acreedora por Imp. Sociedades (Nota 22.2)	21.417	-	595	-
Hacienda Pública acreedora por IRPF	7.486	-	6.804	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	-		1	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	12.934	-	12.947	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	491	-	847	-
Hacienda pública acreedora por IVA	4.031	-	-	-
	46.359	**138.080**	**21.194**	**143.396**

22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2018 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2018					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			**Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto**		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			1.301.182			
	Aumentos	**Disminuciones**	**Total**	**Aumentos**	**Disminuciones**	**Total**
Impuesto sobre Sociedades	408.113	-	408.113			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.709.295			
Diferencias permanentes	2.135	(20.089)	(17.954)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	45.831	(66.137)	(20.306)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	12.278	(13.536)	(1.258)	-	-	-
- Planes de pensiones	1.299	(669)	630	-	-	-
- Provisiones	428	(1.421)	(993)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	46.248	-	46.248	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	37.333	(43.961)	(6.628)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	73.808	(95.076)	(21.268)
- Otros	-	-	-	-	(96)	(96)
	106.084	(81.763)	24.321			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			1.715.662			(27.992)
Cuota íntegra			428.916			(6.998)
Deducciones (Nota 22.3)			(16.515)			
Cuota líquida			412.401			
Retenciones y pagos a cuenta			(391.175)			
Cuota a pagar a Hacienda			21.226			

	Miles de euros					
	2017					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio		1.219.751				
	Aumentos	**Disminuciones**	**Total**	**Aumentos**	**Disminuciones**	**Total**
Impuesto sobre Sociedades	374.480	-	374.480			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.594.231			
Diferencias permanentes	2.503	(43.060)	(40.557)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	48.658	(64.791)	(16.133)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	10.950	(17.090)	(6.140)	-	-	-
- Planes de pensiones	598	(558)	40	-	-	-
- Provisiones	34	(81)	(47)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	6.497	40.530	47.027
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	11.937	(42.504)	(30.567)
- Otros	-	-	-	-	(11)	(11)
	60.240	(82.520)	(22.280)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			1.531.394			16.449
Cuota íntegra			382.849			4.112
Deducciones (Nota 22.3)			(16.246)			
Cuota líquida			366.603			
Retenciones y pagos a cuenta			(364.928)			
Cuota a pagar a Hacienda			1.675			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, la cuota a pagar a Hacienda en 2018 asciende a 21.417 miles de euros (Nota 22.1), de los que 21.226 miles de euros corresponden a la cuota de Aena S.M.E., S.A, 197 miles de euros corresponden a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., y - 6 miles de euros corresponden a cuota negativa (a devolver) de Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades (ver Nota 19c) y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, deterioro del inmovilizado, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2018 es del 25%, al igual que en 2017.

El gasto por el Impuesto sobre Sociedades se compone de:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Impuesto corriente	428.916	382.849
Impuesto diferido	(6.080)	5.570
Deducciones fiscales registradas (Nota 22.3)	(14.180)	(13.913)
Otros	(543)	(26)
	408.113	**374.480**

El epígrafe “Otros” recoge en 2018 y 2017 el efecto de las diferencias en el gasto por Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2017 y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT).

El detalle por sociedad de los créditos y débitos entre empresas del grupo consecuencia del efecto impositivo generado por el régimen de tributación consolidada es el siguiente:

	Miles de Euros			
	2018		2017	
	Deudor	Acreedor	Deudor	Acreedor
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	1.288	1.097	1.090	1.078
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	6	-	-
	1.288	**1.103**	**1.090**	**1.078**

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	115.605	111.963
	115.605	111.963
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(138.080)	(143.396)
	(138.080)	(143.396)
Impuestos diferidos	**(22.475)**	**(31.433)**

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	82.372	79.857
	82.372	**79.857**
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(129.276)	(133.358)
	(129.276)	**(133.358)**
	(46.904)	**(53.501)**

El movimiento durante los ejercicios 2018 y 2017 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, ha sido como sigue:

Activos por impuestos diferidos	**Amortización(*)**	**Pérdidas deterioro**	**Planes de pensiones**	**Deterioro inmovilizado**	**Provisiones Responsab.**	**Derivado de cobertura**	**Incremento de valor de las participaciones**	**Otros**	**Total**
Saldo al inicio	**76.821**	**6.464**	**1.579**	**-**	**7.175**	**20.664**	**(920)**	**180**	**111.963**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(5.077)	(315)	158	11.562	(248)	-	-		**6.080**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	24			1.657	-		**1.681**
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-			-		**(2.335)**
Segregación aerop. San Javier (Nota 2.d)	(13)		-				-		**(13)**
Otros (**)	(826)	(840)	-	-			-	(105)	**(1.771)**
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**68.570**	**5.309**	**1.761**	**11.562**	**6.927**	**22.321**	**(920)**	**75**	**115.605**

Activos por impuestos diferidos	Amortización(*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	**83.244**	**8.042**	**1.566**	**7.155**	**32.421**	**(920)**	**202**	**131.710**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(4.033)	(1.535)	10	(12)	-	-	-	**(5.570)**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	3	-	(11.757)	-	-	**(11.754)**
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	**(2.335)**
Otros (**)	(55)	(43)	-	32	-	-	(22)	**(88)**
Saldo a 31 de diciembre de 2017	**76.821**	**6.464**	**1.579**	**7.175**	**20.664**	**(920)**	**180**	**111.963**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 14.005 miles de euros (2017:16.341 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros (ver Nota 22.2), una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2018 (2017: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) En el epígrafe "Otros" se recogen los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto sobre sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

	Miles de euros		
	Subvenciones	**Incremento de valoración de participaciones**	**Total**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(138.019)**	**(5.377)**	**(143.396)**
Cargo a patrimonio neto	5.316	-	**5.316**
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**(132.703)**	**(5.377)**	**(138.080)**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(145.661)**	**(5.377)**	**(151.038)**
Cargo a patrimonio neto	7.642	-	**7.642**
Saldo a 31 de diciembre de 2017	**(138.019)**	**(5.377)**	**(143.396)**

Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2018, están abiertos a inspección los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2014 y siguientes.

Los administradores de AENA S.M.E., S.A. consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2018 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2018

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2017	Importe Reconocido en 2018	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2018	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2018	-	14.168	(14.168)	-	2033
Deducción por donaciones	2018	-	12	(12)	-	2028
Subtotal		**-**	**14.180**	**(14.180)**	**-**	
Deducción 30 % Amortización (3)	2018	-	2.335	(2.335)	-	
	Total	**-**	**16.515**	**(16.515)**	**-**	

En el ejercicio 2017 se aplicaron las siguientes deducciones en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2017

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2016	Importe Reconocido en 2017	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2017	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2017	-	13.913	(13.913)	-	2032
Deducción 30 % Amortización (3)	2017	-	2.335	(2.335)	-	-
	Total	**-**	**16.248**	**(16.248)**		

(1) *El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.*

(2) *Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización.*

Deducción por donaciones: la Ley 49/2002 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo establece en su artículo 20 que las cantidades correspondientes al período impositivo no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos que concluyan en los 10 años inmediatos y sucesivos.

(3) *Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2018 y 2017, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015. Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser AENA S.M.E., S.A. la cabecera del grupo fiscal.*

23. Ingresos y Gastos

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe "Aprovisionamientos" de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Compras de otros aprovisionamientos	(630)	(1.054)
Trabajos realizados por otras empresas	(173.232)	(174.866)
Total	**(173.862)**	**(175.920)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 3.631 miles de euros (2017: 2.906 miles de euros), así como a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 136.472 miles de euros (2017: 138.930 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 9.959 miles de euros (2017: 10.000 miles de euros), así como 1.428 miles de euros de servicios prestados por INECO (2017: 2.228 miles de euros) (Nota 12).

Tal como se indica en la nota 3.2, las operaciones realizadas por Aena correspondiente a la rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, a efectos contables, se entienden realizadas, desde el 1 de enero de 2018, por la sociedad participada Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. En este sentido, el importe señalado para 2018 está neto de los importes segregados en el AIRM (ver Nota 2.g) por un total de 786 miles de euros.

b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2018 y 2017 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Servicios Aeroportuarios	**2.746.614**	**2.638.505**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**2.668.991**	**2.562.051**
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	730.810	697.342
Estacionamientos	37.409	34.188
Pasajeros	1.224.522	1.166.405
Pasarelas telescópicas	106.830	110.166
Seguridad	424.519	419.869
Handling	100.416	90.432
Carburante	33.637	33.535
Catering	10.848	10.114
Resto servicios aeroportuarios [(1)]	***77.623***	***76.454***
Servicios Comerciales	**1.149.014**	**1.056.842**
Arrendamientos	33.454	32.129
Tiendas	106.298	91.703
Tiendas *Duty Free*	326.037	316.608
Restauración	199.772	175.643
Rent a car	151.344	149.373
Publicidad	33.102	31.561
Aparcamientos	143.469	132.013
Servicios VIP [(2)]	64.226	41.053
Resto ingresos comerciales [(3)]	91.312	86.759
Servicios inmobiliarios	**66.940**	**59.557**
Arrendamientos	12.607	12.130
Terrenos	23.921	19.116
Almacenes y hangares	8.140	8.392
Centros Logísticos de Carga	15.383	13.696
Explotaciones Inmobiliarias	6.889	6.223
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	**3.962.568**	**3.754.904**

(1) Incluye Mostradores, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos
(2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.
(3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas, y Filmaciones Grabaciones.

La evolución positiva de los ingresos ha estado fundamentalmente relacionada con el incremento de tráfico de pasajeros (+5,8 %) y de las operaciones (+5,8 %) respecto del ejercicio 2017, que ha compensado el descenso en tarifas (ver Nota 4p).

Tal como se indica en la nota 3.2, las operaciones realizadas por Aena correspondiente a la rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, a efectos contables, se entienden realizadas, desde el 1 de enero de 2018, por la sociedad participada Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. En este sentido, el importe señalado para 2018 está neto de los importes segregados en el AIRM por un total de 12.384 miles de euros.

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2018 y 2017 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Sueldos y salarios e indemnizaciones	272.768	268.071
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	105.874	103.677
Aportaciones a compromisos laborales	497	4
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(9.334)	(4.806)
Otros	1.179	479
	370.984	**367.425**

La variación retributiva interanual que se observa en los gastos de personal tiene su origen en el acuerdo alcanzado entre la empresa y las organizaciones sindicales el 12 de noviembre de 2018 en el que ambas partes acordaron una subida del 1,50% para el primer semestre de 2018, con efectos del 1 de enero de 2018 al 30 de junio de 2018; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2018 (1,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2018 al 31 de diciembre de 2018.

Adicionalmente, unas aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE para 2018, por importe de 497 miles de euros (ver Nota 21).

Asimismo, se incrementa la masa salarial en concepto de productividad en 4,617 millones de euros adicionales. Este incremento está asociado al cumplimiento de los objetivos establecidos para el año 2018.

La Seguridad Social se ha incrementado por los mismos motivos.

Tal como se indica en la nota 3.2, las operaciones realizadas por Aena correspondiente a la rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, a efectos contables, se entienden realizadas, desde el 1 de enero de 2018, por la sociedad participada Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. En este sentido, el importe señalado para 2018 está neto de los importes segregados en el AIRM por un total de 3.851 miles de euros.

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Arrendamientos y cánones	6.160	5.888
Reparaciones y conservación	261.685	249.998
Servicios profesionales independientes	50.168	44.654
Primas de seguros	11.146	10.499
Servicios bancarios	675	651
Publicidad y relaciones públicas	3.767	4.255
Suministros	89.272	86.264
Servicios vigilancia y seguridad	160.382	140.210
Otros servicios	154.525	122.961
	737.780	**665.380**

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

En el análisis de la variación de este grupo cabe destacar:

- Incremento en el gasto correspondiente al epígrafe "Servicios de vigilancia y seguridad" en 20,1 millones de euros, para atender al incremento de tráfico de acuerdo con las cláusulas de calidad adaptadas al DORA y ajustarse en importe al convenio del sector incluyendo nuevos pluses para los empleados de seguridad en los aeropuertos.

- Incremento en el epígrafe "Otros servicios", debido también a los gastos surgidos para atender con la calidad exigida a las necesidades derivadas de dicho incremento de tráfico.

Tal como se indica en la nota 3.2, las operaciones realizadas por Aena correspondiente a la rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, a efectos contables, se entienden realizadas, desde el 1 de enero de 2018, por la sociedad participada Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. En este sentido, el importe señalado para 2018 está neto de los importes segregados en el AIRM por un total de 2.709 miles de euros.

e) Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

f) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2018 y 2017 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Ingresos financieros	**3.204**	**7.056**
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	1.029	867
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	-	4.594
- De terceros	1.571	1.070
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	604	525
Gastos financieros	**(124.247)**	**(117.966)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(69.634)	(64.197)
- Por deudas con terceros	(16.851)	(13.120)
- Derivados (Notas 15 y 19 c)	(37.333)	(40.530)
- De intereses de expropiaciones(Nota 21)	(310)	-
- Por actualización de provisiones	(119)	(119)
Diferencias de cambio	**(9)**	**12**
RESULTADO FINANCIERO	**(121.052)**	**(110.898)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2018 respecto a 2017 son las siguientes:

- El aumento en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con empresas del grupo" se produce como consecuencia de la cancelación anticipada de la deuda con Depfa en julio de 2018, que ha llevado asociada un coste de ruptura de 17.249 miles de euros correspondientes al valor presente de los intereses pendientes de pagar desde la fecha de la cancelación anticipada hasta la fecha del vencimiento original (15 de septiembre de 2021) (véase Nota 15). Este efecto ha sido en gran parte compensado por un descenso de la deuda media de 819,5 millones de euros y un leve descenso del tipo de interés medio.

- El aumento de 3,7 millones de euros en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" es debido, por una parte, a los intereses derivados de la nueva financiación con entidades de crédito (Nota 15.b), que han ascendido a 4,5 millones de euros en 2018 al devengar los gastos de todo el ejercicio (2017: 2,4 millones de euros devengo correspondiente a 7 meses de 2017 -junio a diciembre-), y, por otra, al aumento en los gastos financieros derivados del anticipo de World Duty Free Group (ver Nota 20), que

han aumentado a 9.471 miles de euros en 2018, de acuerdo a los contratos firmados en su día, frente a los 7.591 miles de euros de 2017.

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 7.679 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2018, 3.322 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2017: 6.041 miles de euros) y el resto, 4.357 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2017: 2.864 miles de euros).

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2018 y 2017, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	31 de diciembre de 2018 (*)			31 de diciembre de 2017 (*)		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	9	2	11	7	2	9
Directivos y Titulados	905	711	1.616	869	681	1.550
Coordinadores	805	320	1.125	779	291	1.070
Técnicos	2.972	1.411	4.383	2.932	1.417	4.349
Personal de apoyo	224	246	470	231	235	466
Total	**4.915**	**2.690**	**7.605**	**4.818**	**2.626**	**7.444**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2018, ascendieron a 803 empleados (2017: 1.017).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2018 y 2017, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	Año 2018 (*)			Año 2017 (*)		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	9	2	**11**	8	2	**10**
Directivos y Titulados	888	697	**1.585**	847	664	**1.511**
Coordinadores	796	314	**1.110**	767	271	**1.038**
Técnicos	2.962	1.410	**4.372**	2.941	1.424	**4.365**
Personal de apoyo	228	241	**469**	231	238	**469**
Total	**4.883**	**2.664**	**7.547**	**4.794**	**2.599**	**7.393**

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2018 ascendió a 930 empleados (2017: 975)

A 31 de diciembre de 2018 AENA S.M.E., S.A., cuenta con 114 empleados con discapacidad (2017: 114).

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2018 y 2017 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	Año 2018			Año 2017		
Concepto	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**
Sueldos	1.372	-	**1.372**	1.192	-	**1.192**
Dietas	26	120	**146**	24	125	**149**
Primas de seguros	7	-	**7**	6	-	**6**
Total	**1.405**	**120**	**1.525**	**1.222**	**125**	**1.347**

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (12 hombres y 3 mujeres) a 31 de diciembre de 2018 (2017: 11 hombres y 4 mujeres).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2018, se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 10 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado. Asimismo, los Administradores no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales administradores ni la alta dirección de la misma.

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los sueldos de los periodos analizados obedece principalmente a la creación del nuevo puesto del Director de la Secretaría General Corporativa, autorizado por parte del Ministerio de Hacienda y Función Pública en el mes de enero de 2018, la transformación y cobertura de un puesto que había permanecido vacante durante gran parte del año 2017, así como el incremento salarial previsto en la Ley de Presupuestos Generales del estado de 2018.

c) Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2018 y 2017, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

d) Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2018 y 2017 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

25. Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2018	2017
Servicios de auditoría	143	143
Otros servicios de verificación	42	42
Otros servicios	95	78
Total	**280**	**263**

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de revisión limitada de estados financieros intermedios, servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a Aena durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2018 y 2017, con independencia del momento de su facturación.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado a la Sociedad durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2018	2017
Servicios de auditoría	-	-
Otros servicios de verificación	-	-
Otros servicios	-	17
Total	**-**	**17**

26. Avales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2018 ascienden a 454 miles de euros (31 de diciembre de 2017: 588 miles de euros).

Los administradores de la Sociedad no esperan que generen pasivos de consideración.

27. Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2018 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 529 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende 243 a millones de euros (2017: inversiones por 508 millones de euros y amortizaciones por 229 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2018, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 59.635 miles de euros (2017: 14.474 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Palma Mallorca	24.785	1.374
Valencia	23.655	358
Sevilla	3.346	156
Bilbao	2.776	705
Madrid/Barajas	936	4.930
Tenerife Norte	645	1.642
Barcelona	543	1.358
San Sebastián	518	-
Ibiza	491	-
Gran Canaria	480	417
Alicante	309	1.212
Tenerife Sur	305	28
Málaga	144	767
Menorca	53	155
Santiago	-	418
Resto Aeropuertos	649	954
Total	**59.635**	**14.474**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2018 y 2017 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2018	**2017**
Reparaciones y conservación	9.490	7.049
Servicios profesionales independientes	2.388	1.255
Otros servicios medioambientales	2.438	2.859
Total	**14.316**	**11.163**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2018 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 23.817 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2017: 23.096 viviendas), destacando las 12.902 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2017: 12.861 viviendas), 2.990 en Alicante-Elche (2017: 2.882 viviendas), 1.800 viviendas en Valencia-Manises (2017: 1.647 viviendas), 1.520 en Bilbao (2017: 1.432), 836 en Palma de Mallorca (2017: 836) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2017: 811 viviendas). Por este concepto se realizaron en el ejercicio 2017 trabajos por valor de 11.280 miles de euros, y 1.643 miles de euros por actuaciones relacionadas con las medidas compensatorias de las cuencas de los ríos Jarama y Henares.

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

28. Contingencias

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe “Provisiones para actuaciones medioambientales”, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2018 y 2017, la Sociedad dominante mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia.

De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.

(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, ENAIRE y la DGAC, en el que se exponía el modo en el que se iba a proceder a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indicaba que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exigía realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se han realizado han sido las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, siempre que fuese posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

[1] *Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.*

Con fecha 4 de septiembre de 2017, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre anterior, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concedía una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado debería pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre de 2017, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre de 2017, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre de 2017, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concedía una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluyó el 22 de febrero de 2018.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se recibió providencia del Tribunal Superior de Justicia mediante la cual se requiere al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días informara a la Sala sobre "si para la valoración técnica pendiente sobre el ruido necesaria para la ejecución de la sentencia es imprescindible la entrada en el domicilio propiedad de uno de los vecinos, dadas las muchísimas dificultades que se están produciendo para llevar a cabo la medición en el mismo". Dicha solicitud se producía toda vez que se había completado la totalidad de las actuaciones a realizar, a excepción de la evaluación de los niveles de ruido en la vivienda del vecino mencionado, en la que, hasta la fecha no se había conseguido permiso del ocupante (arrendatario) para acceder a la misma.

En su escrito de 15 de marzo el Abogado del Estado, aportando los informes elaborados al efecto, solicitó al TSJ que declarase que no era necesaria la entrada en la vivienda del vecino mencionado para dar por ejecutada la sentencia, añadiendo que, en cualquier caso, las ejecutadas (Ministerio de Fomento, ENAIRE y Aena) procederían a realizar cuantas acciones la Sala considerase necesarias para completar la ejecución. Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado relativas a todas las actuaciones e informes que se habían realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo.

Por sucesivas peticiones de las partes se fue ampliando el plazo para presentar alegaciones, habiendo terminado este plazo el pasado día 15 de junio de 2018, tras el cual, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba:

(i) Desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino.
(ii) Declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, Aena presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha 30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018. En este punto, el TSJ debe decidir sobre la admisión del recurso y emplazar a Aena para personarse ante el Tribunal Supremo.

Ministerio de Defensa

El Ministerio de Defensa ha instado el cumplimiento del apartado sexto del Acuerdo Marco entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a Aena, de fecha 28 de junio de 1998, y en consecuencia, obtener el pago de la compensación presupuestaria acordada por el Consejo de Estado, en su dictamen de fecha 8 de octubre de 1998. Respecto del riesgo efectivo que podría comportar esta reclamación, es de difícil evaluación, toda vez que el citado informe del Consejo de Estado, en su conclusión SEGUNDA, afirma que la compensación económica por el cambio de adscripción,

tendrá lugar sólo en el supuesto en que la instalación haya tenido uso militar. En consecuencia, si esta instalación estaba destinada a la aviación civil, a pesar de encontrarse ubicada dentro de una instalación militar, no correspondería indemnizar a Defensa. A la fecha de formulación de estas cuentas, existe solo una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, si bien podría ampliarse a otras instalaciones. De la investigación efectuada parece deducirse que el aeródromo de Son Bonet nunca tuvo uso militar. El informe de la abogacía del Estado que se solicitó al efecto no ha sido concluyente, pero dado que no nos han acreditado el uso militar del recinto se ha contestado al Ministerio en los siguientes términos:

"No se ha encontrado referencia alguna al uso militar de la instalación, al contrario, todas las reseñas hablan de Son San Joan como el aeródromo militar de la isla.

Por todo lo anteriormente expuesto y de acuerdo al dictamen del Consejo de Estado de 8 de octubre de 1998 no corresponde la referida compensación presupuestaria".

No ha habido contestación al citado escrito de fecha de registro de salida de 21 de enero de 2019.

En cuanto al importe que pudiera corresponder si finalmente hubiera que hacer frente a este pago, se determinaría por una comisión paritaria integrada por representantes de Defensa y Aena, que se crearía en el momento que se determinara fehacientemente que existe una obligación por parte de Aena de compensar al Ministerio de Defensa.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses de la Sociedad.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 la Sociedad dominante mantiene controversias legales con arrendamientos en aeropuertos de la red Aena que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en tramitación judicial. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 4,6 millones de euros, aunque la dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía de las Prestaciones Patrimoniales operada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 las compañías aéreas recurrieron las liquidaciones practicadas ante el TEAC (Tribunal Económico Administrativo Central).

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el período 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos casi la totalidad de las compañías. Adicionalmente:

El Tribunal Económico-Administrativo Central resolvió las reclamaciones económico-administrativas promovidas por varias compañías, en sentido desestimatorio, confirmando las liquidaciones emitidas por Aena.

Durante el año 2015, diversas compañías aéreas presentaron recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables dieron lugar inicialmente a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de Nota 21).

Por todo ello, la dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

Otras reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad dominante mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre de 2018 la dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

Activos contingentes

Déficit de tarifa

En septiembre de 2012 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) llevó a cabo la supervisión de la propuesta de actualización y modificación tarifaria presentada por Aena para el ejercicio 2013.

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (Directiva 2009/12/CE). En España, dicho marco está constituido, principalmente por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003) –en la redacción dada por (i) la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y (ii) Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; que tienen por finalidad incorporar al ordenamiento español la Directiva 2009/12/CE–. En el ámbito institucional, la incorporación de la Directiva 2009/12/CE exigía la creación de un organismo regulador con funciones supervisoras en el ámbito de la fijación y actualización de las tarifas aeroportuarias. Así, se creó la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, por medio del Real Decreto ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, y la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), de conformidad con la Ley 3/2013, de 4 de junio, por la que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Por otra parte, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (la Ley 14/2018) introduce importantes reformas en el sistema tarifario de los servicios aeroportuarios básicos. La Ley 14/2018 prevé que, a partir del año 2018, las tarifas aeroportuarias se recojan en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que será aprobado quinquenalmente por el Consejo de Ministros. Sin embargo, en relación con las tarifas del año 2016, se aplicó el régimen transitorio que regía con carácter previo a la aprobación del primer DORA, de conformidad con las Disposiciones Transitorias Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima de la Ley 18/2014.

De acuerdo con este marco regulatorio, los ingresos de Aena derivados de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos tienen la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público. En consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones está sometida, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. De conformidad con la Ley 1/2011, la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos está sujeta a un modelo de doble caja (dual till), que impone un modelo de distribución de los costes asociados a cada una de las actividades que realiza Aena, distinguiendo entre las actividades reguladas (los servicios aeroportuarios básicos) y el resto de actividades del gestor aeroportuario.

Según el Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2014, emitido por el Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) (actualmente integrado en la CNMC) el 12 de septiembre de 2013, el déficit tarifario para 2013 quedó fijado en 298 millones de euros (que se corresponde con el aprobado por la DGAC ajustado al índice de precios al consumo real), los cuales, capitalizados al 7,04 % para obtener su valor a 31 de diciembre de 2014, toman el valor de 318,98 millones de euros. El déficit tarifario declarado por la CNMC para 2013 en la Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, asciende a 179,33 millones de euros.

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2014 verificó que la modificación tarifaria para 2014 define un ajuste por déficit para 2014 de 286.790 miles de euros. Dicho Informe establecía igualmente que en caso de que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, se decidiera que el incremento aplicado a las cuantías de las prestaciones fuera inferior al 2,5 %, el valor del déficit para 2014 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312.000 miles de euros.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los "costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico". De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja (*dual till*), la reasignación de costes de actividades reguladas a comerciales que defiende el Acuerdo impugnado se corresponde al 40 % de la cantidad de 69,8 millones de euros, esto es, a una variación de 27,9 millones de euros. Con fecha 13 de mayo de 2015, Aena interpuso recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de fecha 23 de abril, que dio lugar al Procedimiento Ordinario 318/2015 (Recurso 318/2015). Este recurso fue declarado inadmisible por la Audiencia Nacional en su Auto de 29 de julio (confirmado por el Auto de la Audiencia Nacional de 10 de noviembre de 2015) por considerar que se dirigía contra una actuación administrativa no susceptible de impugnación. Contra dichos Autos, Aena interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo (Recurso de Casación 4009/2015). El Tribunal Supremo, mediante su Sentencia n.º 1082/2017, de 19 de junio, estimó Recurso de Casación 4009/2015, declarando admisible el Recurso 318/2015.

El fallo de la referida Sentencia del Tribunal Supremo expresamente indica en su apartado Segundo que: "Se acuerda admitir el recurso contencioso-administrativo núm. 318/2015 interpuesto por la entidad Aena Aeropuertos S.A.U. (actual Aena S.M.E., S.A.) contra el acuerdo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Sala de Supervisión Regulatoria, de 23 de abril de 2015 por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de Aena, debiendo la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional continuar la tramitación del referido recurso".

En consecuencia, Aena solicitó la reanudación de la tramitación del procedimiento, que se entregase copia del expediente administrativo y se emplazase a Aena para formular demanda.

Recurso 318/2015

Con fecha 12 de junio de 2018 Aena presentó la demanda contra el acuerdo de 23 de abril de 2015. A lo largo de los meses de octubre y noviembre de 2018 han presentado las contestaciones a la demanda tanto la Abogacía del Estado como las compañías de usuarios y aéreas.

Mediante Auto de 14 de diciembre de 2018 la Audiencia Nacional acuerda recibir el pleito a prueba señalando la ratificación del informe pericial para el 17 de enero de 2018.

Con fecha 4 de enero de 2019, Aena solicita que la ratificación del perito se sustituya por la extensión de los efectos de la prueba pericial practicada en el recurso nº 355/2015, teniendo en cuenta la identidad de objeto de ambos procesos, así como el hecho de que en aquella ocasión no hubo preguntas de la parte contraria.

La Audiencia Nacional accede a dicha petición mediante providencia de fecha 11 de enero de 2019 en la que deja sin efecto el señalamiento. Asimismo, da traslado a las demás partes personadas para que aleguen lo que a su derecho convenga sobre la incorporación al ramo de prueba de este procedimiento de la grabación del acto de ratificación de la pericial celebrada en el procedimiento 355/15. El mencionado plazo para alegaciones venció el 18 de enero de 2019 sin que la Audiencia se haya pronunciado a fecha de este informe sobre ninguna otra actuación.

Recurso 355/2015

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Esta Resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de 23 de abril, a efectos de la propuesta de revisión tarifaria que se ha sometido a su aprobación por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2016. Contra esta Resolución, la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional (Recurso 355/2015). La tramitación del Recurso 355/2015 quedó suspendida hasta la resolución del citado Recurso de Casación 4009/2015. Finalmente, la Audiencia Nacional,

mediante Providencia de 12 de diciembre de 2017, acordó emplazar a Aena para presentar la correspondiente demanda.

Con fecha 28 de febrero de 2018 Aena presentó demanda contra la Resolución de 23 de julio de 2015. A lo largo de los meses de mayo y junio de 2018 han presentado las contestaciones a la demanda tanto la Abogacía del Estado como las compañías de usuarios y aéreas.

La ratificación pericial se produce el 26 de julio de 2018 tras lo cual, mediante Diligencia de Ordenación se acuerda declarar concluso el periodo de prueba e iniciar el plazo de conclusiones. Ambas partes presentan sus conclusiones durante los meses de septiembre y octubre.

Mediante providencia de fecha 16 de noviembre de 2018 la Audiencia señala para votación y fallo el 16 de enero de 2019, pero dicha fecha queda en suspenso por Diligencia de Ordenación de 13 de diciembre de 2018 sin que se fije señalamiento alternativo.

La Sociedad considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

29. Hechos posteriores al cierre

Con fecha 15 de enero de 2019 se presentó la escritura de la operación de segregación descrita en la Nota 3.2 en los Registros Mercantiles de Madrid y Murcia. Desde una perspectiva jurídica, esta es la fecha de efectos de la segregación, según se establece en el artículo 46.1 Ley de Modificaciones Estructurales y el artículo 55 del Reglamento del Registro Mercantil.

Asimismo, en la fecha mencionada, se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones. Con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el “Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM (ver Nota 1), el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

Informe de gestión

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018

Aena S.M.E., S.A.

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2018 continúa reflejando el positivo desempeño de Aena[1] tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, el 24 de julio de 2018 el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria para 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018. Dicha congelación, es consecuencia de los ajustes que la regulación establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y por el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), correspondientes al cierre de 2017.

  En su facultad de Autoridad de Supervisión Independiente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) resolvió el 10 de diciembre de 2018 declarar aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena.

- A nivel operativo, destaca que el tráfico en los aeropuertos gestionados por Aena continúa registrando nuevos records.

  En 2018, el tráfico creció un 5,8%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de 263,8 millones de pasajeros, impulsado por la continuidad de los favorables datos del sector turístico y el excelente comportamiento del tráfico nacional. Este crecimiento está en línea con la previsión de tráfico de pasajeros de Aena para el ejercicio 2018, estimada en un aumento del 5,5% (con una variación de ± 1%) en los aeropuertos de la red de España.

  Por lo que se refiere al tráfico internacional ha aumentado un 4,1%, a pesar de la disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,0%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y la devaluación de la libra respecto al euro.

  Por su parte, el tráfico nacional ha aumentado un 10,0%, favorecido por la positiva evolución de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas de un 50% a un 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017 y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla desde el 16 de julio de 2018.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 4.083,0 millones de euros (+6,8% respecto a 2017[2]), afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias a partir del 1 de marzo de 2017 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2018.

- En la actividad comercial, es relevante señalar que en el mes de mayo iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat los nuevos arrendatarios de los 49 puntos de venta adjudicados en el primer trimestre de 2018. La nueva oferta ocupará una superficie de cerca de 16.000 m² que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto en un 19% y la incorporación de las últimas tendencias gastronómicas. Los nuevos contratos suponen un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Barcelona, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 30% frente a los ingresos de 2017.

  Respecto a la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, los nuevos arrendatarios iniciaron la actividad en el mes de septiembre. La nueva oferta mantendrá una superficie total de más de 6.500 m², repartida en 25 locales, y las obras de implantación de las nuevas marcas concluirán en el primer semestre de 2019. Estos contratos suponen una mejora estimada del 30% en los ingresos de esta actividad en Málaga respecto a 2017 (para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales).

- El EBITDA del período ha alcanzado 2.581,0 millones de euros que supone un incremento del 4,9% respecto a 2017, incluyendo el impacto neto extraordinario de 19,6 millones de euros derivados de la interrupción de las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha comenzado su funcionamiento.

  Excluido este impacto, el EBITDA del período aumenta un 5,7%, hasta 2.600,6 millones de euros.

  En este ejercicio, se ha puesto de manifiesto el alza de los costes de servicios prestados por terceros en los concursos licitados desde finales de 2016, los cuales han entrado en vigor

[1] Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía")

[2] En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

con mayores costes asociados, reflejando el significativo incremento de tráfico experimentado en los aeropuertos de la red de Aena en España en los últimos años, las condiciones pactadas en los convenios colectivos sectoriales, así como los requerimientos de servicio ligados al cumplimiento de los niveles de calidad del DORA.

Así, dicho alza de costes de los servicios prestados por terceros se ha reflejado en la partida de "Otros gastos de explotación", que crece un 10,6%, afectada por la entrada en vigor en 2018 de los contratos correspondientes a los nuevos servicios de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), los nuevos contratos de seguridad privada, así como el inicio de los servicios de limpieza y carros portaequipajes adjudicados entre el segundo y el tercer trimestre.

- El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.709,3 millones de euros frente a 1.594,2 millones de euros en 2017 y el resultado neto del período asciende a 1.301,2 millones de euros, un 6,7% superior al registrado al 31 de diciembre de 2017 (1.219,8 millones de euros).

- Por lo que se refiere al flujo efectivo de las actividades de explotación, se ha situado en 1.894,7 millones de euros al cierre del ejercicio, lo que supone una disminución del 3,1% frente a 1.954,3 millones de euros en 2017, afectado por un cobro extraordinario de impuestos en 2017 (110,5 millones de euros) y por el cambio en el primer semestre de 2018 de la forma de pago de una compañía aérea, de pre-pago a aval (28,4 millones de euros). Excluyendo ambos efectos, el flujo efectivo de las actividades de explotación habría aumentado un 4,1% (79,3 millones de euros).

La ratio de Deuda Financiera Neta contable a EBITDA se ha reducido a 2,5x a 31 de diciembre de 2018 frente a 2,8x a 31 de diciembre de 2017. Esta solidez financiera, se ha reflejado en la mejora de la calificación crediticia otorgada a Aena por Moody's en abril, elevada a "A3" desde "Baa1", manteniendo la perspectiva estable, la cual fue confirmada en el mes de noviembre (tras la publicación del Plan Estratégico 2018-2021), así como en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, en mayo.

- En relación con la ejecución de las inversiones, el importe pagado en el período ascendió a 470,3 millones de euros, lo que representa un aumento de 165,2 millones de euros respecto al mismo período del año anterior, de los cuales 101,8 millones de euros corresponden a pagos de inversión ejecutada y certificada a finales de 2017. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA.

- El 10 de octubre, Aena presentó su Plan Estratégico para los años 2018-2021. Este Plan, que fue aprobado por el Consejo de Administración el 29 de mayo, tiene como objetivo consolidar el crecimiento de la Sociedad e impulsar nuevas líneas de negocio generadoras de valor, a través de nueve líneas de acción que giran en torno a los dos pilares de Aena: el negocio regulado y el negocio no regulado.

  En el negocio regulado, el asociado a la actividad aeronáutica, la estrategia se centra en consolidar el liderazgo, dotando a los aeropuertos de mayor capacidad, manteniendo tarifas competitivas y mejorando los niveles de calidad de servicio.

  En el negocio no regulado, se trabajará en la diversificación y búsqueda de nuevas oportunidades como fuente de crecimiento futuro.

- Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual, excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aplicará a la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política.

- Con ocasión de la presentación del Plan Estratégico 2018-2021, la Sociedad comunicó que estima para el ejercicio 2019 un crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos en España del 2,0%. Esta estimación se considera que podrá variar en un entorno de ± 0,5%.

- El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 6,93 euros por acción con cargo al beneficio de 2018. Este dividendo supone distribuir el 80% del beneficio neto de Aena S.A. y representa un incremento del 6,6% respecto al año anterior.

- Durante 2018, la evolución de la cotización de la acción ha fluctuado entre un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 133,0 euros. La acción ha cerrado el período en 135,8 euros, una caída del 19,7% que refleja en gran medida la evolución general del mercado español en este período, en el que el IBEX35 acumuló una pérdida del 15,0%.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía de España continúa la senda de crecimiento y el transporte aéreo constituye una de sus principales industrias.

Según datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, el crecimiento del PIB en el conjunto del año 2018 respecto a 2017 se estima en un 2,5% y en el cuarto trimestre de registró un crecimiento interanual del 2,4%, tasa similar a la del tercer trimestre.

Por su parte, la contribución del transporte aéreo es de especial relevancia (según ACI-Intervistas en España genera aproximadamente el 5,9% del PIB) y está fuertemente vinculado a una de las principales industrias, el turismo, que según Exceltur, tuvo una contribución al PIB español de un 11,8% en 2018, y cuyos indicadores continúan evolucionando favorablemente, alcanzando cifras récord de turistas extranjeros.

Así, los datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejan que en 2018 visitaron España 82,8 millones de turistas, un 1,1% más que el año anterior, siendo Reino Unido (18,5 millones de turistas), Alemania (11,4 millones) y Francia (11,3 millones) los principales emisores.

No obstante, en 2018 estos mercados han mostrado una variación del -1,6%, -4,1% y +0,7% respectivamente, claramente inferiores a los crecimientos que han experimentado en los últimos años. Ello se debe, entre otras razones, a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España y, adicionalmente, en el caso de los turistas del Reino Unido (que en la red de Aena representan el 16,7% del tráfico de pasajeros de 2018) por la evolución de la cotización de la libra frente al euro y, en general, por el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit).

Por comunidades, Cataluña fue la principal comunidad autónoma de destino en 2018, con el 23,1% del total de los turistas, seguida de Baleares (con el 16,7%) y Canarias (con el 16,6%).

Y lo que es más destacable desde la perspectiva de Aena: más de un 81% de los turistas accedieron a España por vía aérea, utilizando por consiguiente alguno de nuestros aeropuertos

Asimismo, hay que resaltar la posición relevante de España también como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

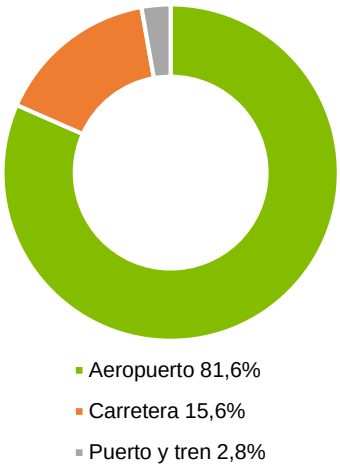


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

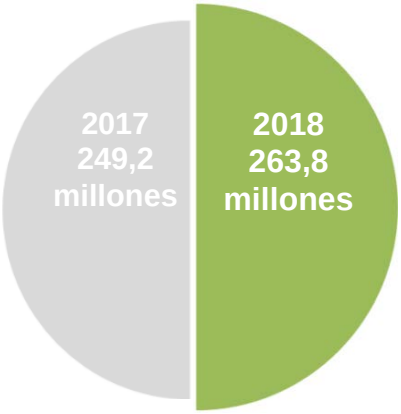
En 2018, el tráfico en los aeropuertos de la red de España creció un +5,8%, hasta alcanzar 263,8 millones de pasajeros, batiendo un nuevo record de pasajeros transportados, habiendo sido julio y agosto los dos mejores meses de la historia de Aena. En el cuarto trimestre el tráfico aumentó un 6,9% (frente al incremento del 9,7% en el primer trimestre, 4,8% en el segundo trimestre y 3,7% en el tercer trimestre).

El crecimiento experimentado en 2018 se ha visto favorecido por la positiva evolución del tráfico nacional (+10,0%), que ha alcanzado 80,8 millones de pasajeros y representa el 30,6% del tráfico total de la red, impulsado por la tendencia de crecimiento de la economía española y por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas de un 50% a un 75%, aplicada desde el 28 de junio de 2017 y desde el 16 de julio de 2018 a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla.

El tráfico internacional, ha aumentado un 4,1%, alcanzado 183,0 millones de euros, y su contribución al tráfico total disminuye al 69,4% (70,5% en 2017), observándose una disminución de los pasajeros con origen/destino Reino Unido (-3,0%) afectada, entre otras razones, por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España que en un entorno de estabilidad son muy competitivos, y por el impacto del Brexit y su reflejo en la evolución de los tipos de cambio.

En número de movimientos de aeronaves, se han registrado 2.300.189 operaciones, lo que supone un incremento del 5,8% respecto al mismo período del año anterior.

El volumen de mercancías sigue creciendo significativamente, un 9,9%, habiendo superado 1 millón de toneladas.



+5,8%
Pasajeros 2018

2017: +8,2%

+5,8%
Aeronaves 2018

2017: +6,3%

+9,9%
Mercancías 2018

2017: +15,2%

Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

2.3. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

El reparto porcentual de pasajeros se mantiene concentrado en los siete principales aeropuertos de la red:

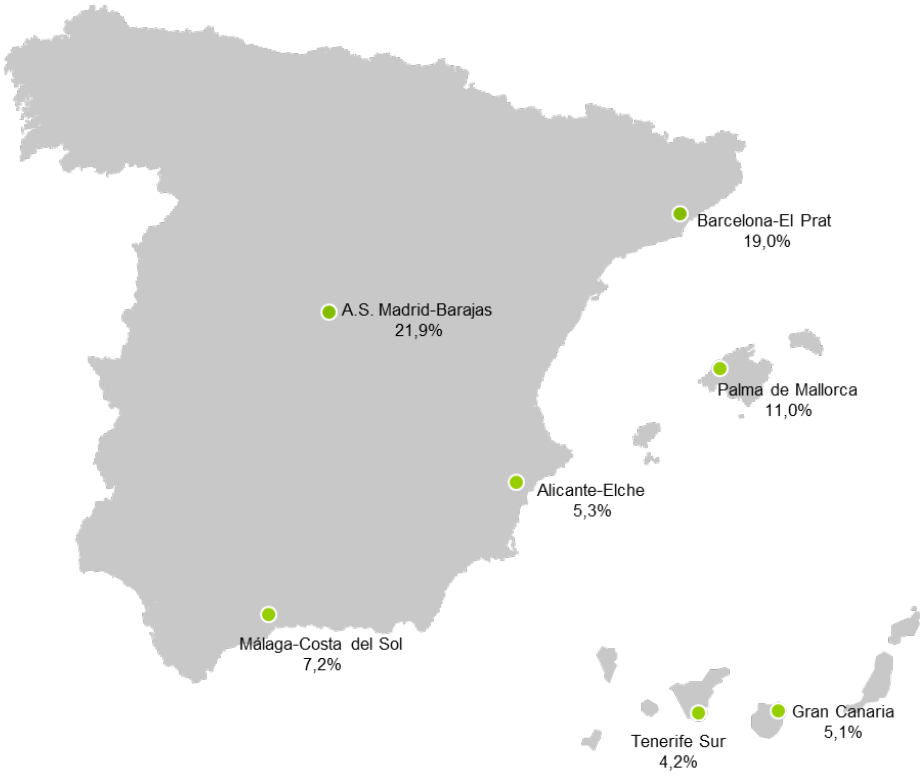


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

La evolución del tráfico por aeropuertos en 2018 se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Miles	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2018 / 2017	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	57,9	8,4%	21,9%	409,8	5,7%	17,8%	518.859	9,9%	51,3%
Barcelona-El Prat	50,2	6,1%	19,0%	335,7	3,7%	14,6%	172.940	10,8%	17,1%
Palma de Mallorca	29,1	4,0%	11,0%	220,3	5,5%	9,6%	10.018	-1,7%	1,0%
Total Grupo Canarias	45,3	2,8%	17,2%	416,5	9,3%	18,1%	37.433	-0,4%	3,7%
Total Grupo I	66,2	6,0%	25,1%	548,0	5,1%	23,8%	38.032	2,0%	3,8%
Total Grupo II [1]	13,6	6,5%	5,2%	187,5	4,1%	8,2%	171.121	17,3%	16,9%
Total Grupo III	1,5	18,2%	0,6%	182,4	6,0%	7,9%	62.471	3,0%	6,2%
TOTAL	**263,8**	**5,8%**	**100,0%**	**2.300,2**	**5,8%**	**100,0%**	**1.010.873**	**9,9%**	**100,0%**

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupos de aeropuertos

[1] Incluye los datos de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier (1,3 millones de pasajeros y 9.179 movimientos de aeronaves en 2018), las cuales se han interrumpido con fecha 15 de enero de 2019, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha entrado en explotación (ver Nota 3.2 de la Memoria).

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, concentrando un 21,9% del total de pasajeros de la red de España (57,9 millones). En 2018, su número de pasajeros ha aumentado un 8,4% respecto al mismo período del año anterior (+7,4% el tráfico nacional y +8,8% el internacional).

En cuanto al número de aeronaves, han operado en este aeropuerto 409.832 aeronaves, un 5,7% más que en 2017.

También la carga, que supone más de la mitad del volumen total registrado en la red, ha aumentado un 9,9% hasta las 518.859 toneladas transportadas.

En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, el tráfico de pasajeros ha crecido un 6,1% (+5,7 el tráfico nacional y +6,2% el internacional) hasta 50,2 millones.

En número de operaciones se han registrado 335.651 movimientos, lo que supone un incremento del 3,7%, y la carga mantiene la tendencia de crecimiento significativa, un 10,8% de aumento del volumen de mercancías hasta 172.940 toneladas (el 17,1% del total de carga manipulada en la red).

El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 29,1 millones de pasajeros y un crecimiento del 4,0% (+9,9% el tráfico nacional y +2,2% el internacional).

El número de operaciones de aeronaves ha aumentado un 5,5%, hasta alcanzar la cifra de 220.329.

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros registrado en los 8 aeropuertos canarios aumentó un 2,8%, hasta 45,3 millones (+15,5% los pasajeros en vuelos nacionales y -3,3% en vuelos internacionales).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I creció en pasajeros un 6,0% hasta 66,2 millones, destacando Sevilla (+24,9%), Valencia (+15,2%) y Bilbao (+10,0%). El tráfico en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol aumentó un 2,1% (hasta 19,0 millones de pasajeros) y Alicante-Elche un 2,0% (hasta 14,0 millones de pasajeros). El tráfico nacional en este grupo de aeropuertos ha crecido un 11,2% y el internacional un 4,1%.

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 6,5%, hasta 13,6 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido tanto en la evolución del tráfico nacional (+8,9%) como del tráfico internacional (+3,1%).

En este grupo, cabe destacar el aumento del 17,3% del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza, que ha concentrado el 16,5% de la carga manipulada en la red.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado un incremento del 18,2% (hasta 1,5 millones de pasajeros).

Por su volumen de carga, es destacable en este grupo el crecimiento del 2,8% registrado en el aeropuerto de Vitoria (el 6,1% del total de la mercancía manipulada en la red).

La actividad de marketing aeroportuario ha tenido un impacto muy positivo durante el año 2018, que se refleja en la apertura de 343 nuevas rutas[1] desde los aeropuertos de la red de Aena: 38 con destinos domésticos, 285 rutas de medio radio[2] y 20 de largo radio[3].

Los aeropuertos en los que se han abierto un mayor número de rutas nuevas han sido: Palma de Mallorca (64), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (28), Málaga-Costa del Sol (26), Tenerife Sur (21) y Barcelona – El Prat (21). Por aerolíneas, Ryanair ha sido la aerolínea con mayor número de nuevas rutas (59), seguida por Laudamotion (40), easyJet (22) y Vueling (15).

Por destinos, son destacables las nuevas rutas abiertas desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con Shenzen (operada por Hainan Airlines), San Francisco (Iberia), Los Ángeles y Nueva York (Norwegian). Desde el Aeropuerto Barcelona-El Prat, Level ha establecido una nueva ruta con Boston, Asiana con Seul y Ethiad con Abu-Dhabi. Desde el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol se han abierto cuatro rutas de largo radio con: Doha (operada por Qatar), Jeddah y Riyadh (Saudia Airlines), y Kuwait (Kuwait Airlines). Y por último, desde Tenerife Norte, Plus Ultra ha abierto una conexión con Caracas.

Por otra parte, durante 2018 han abierto bases las compañías Volotea, SAS y Thomas Cook Balearics en los aeropuertos de Bilbao, Málaga y Palma de Mallorca, respectivamente.

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, además del aumento de la cuota de pasajeros nacionales (30,6% en 2018), cabe destacar el significativo crecimiento del tráfico con Asia (+29,6%) y Norteamérica (+16,6%) que, aunque en términos absolutos son mercados con un peso reducido, pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas por la Sociedad.

El crecimiento del tráfico con Asia es especialmente relevante, al haberse triplicado en los tres últimos años. En la actualidad, este mercado cuenta con 16 destinos y 1,1 millón de pasajeros (frente a 6 destinos y 368.000 pasajeros en 2015).

Región	Pasajeros 2018	Variación %
Europa (1)	161.592.201	3,2%
España	80.773.105	10,0%
Latinoamérica	7.638.118	7,1%
Norteamérica (2)	5.973.719	16,6%
África	3.393.658	9,5%
Oriente medio	3.240.858	8,3%
Asia y Otros	1.141.747	29,6%
TOTAL	**263.753.406**	**5,8%**

(1) Excluye España
(2) Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

[1] Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2018 y menos de 1.000 en 2017.
[2] Rutas de menos de 4.000 Km y destino EEE (excluyendo España).
[3] Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

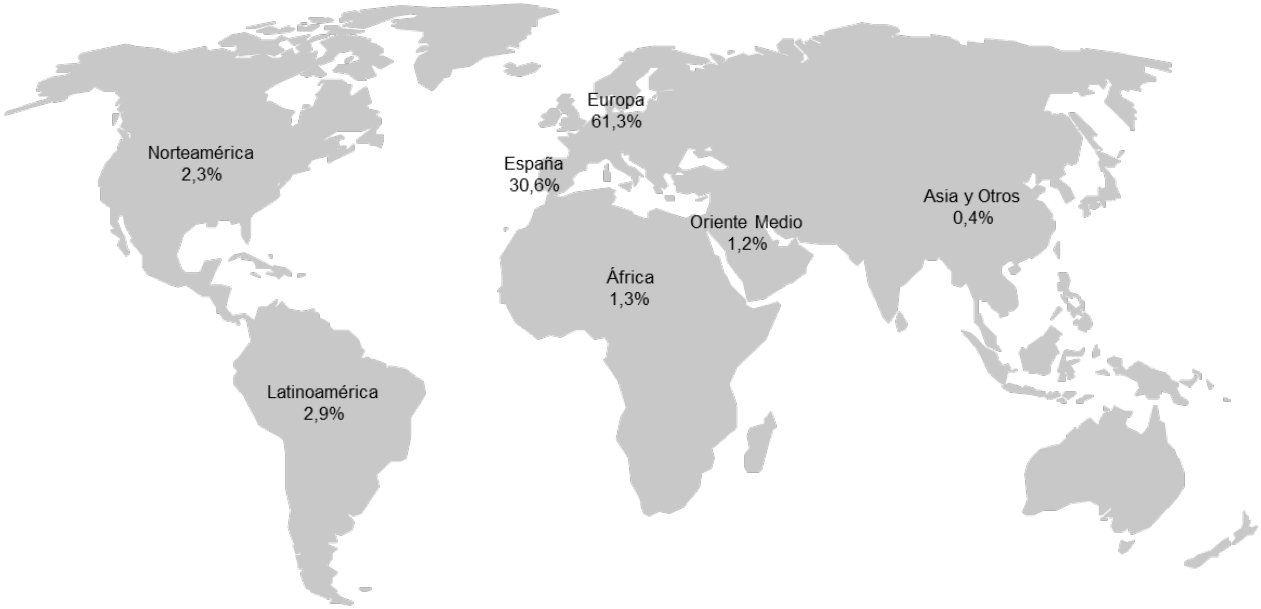


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por países, el tráfico total de la red de aeropuertos se concentra en España (30,6%) y en Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, países que representan en conjunto una cuota del 38,8% (40,3% en 2017).

De estos países es reseñable, como ya se ha comentado, la disminución del número de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido (-3,0%) afectada por la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, así como por el impacto del Brexit y su reflejo en la evolución de los tipos de cambio.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2018	2017	%	Pasajeros	2018	2017
España	80.773.105	73.441.642	10,0%	7.331.463	30,6%	29,5%
Reino Unido	44.114.652	45.460.047	-3,0%	-1.345.395	16,7%	18,2%
Alemania	29.735.131	28.676.583	3,7%	1.058.548	11,3%	11,5%
Italia	15.322.572	14.024.888	9,3%	1.297.684	5,8%	5,6%
Francia	13.229.644	12.354.027	7,1%	875.617	5,0%	5,0%
Holanda	8.771.402	8.603.723	1,9%	167.679	3,3%	3,5%
Suiza	6.411.587	6.391.259	0,3%	20.328	2,4%	2,6%
Bélgica	6.088.932	5.990.013	1,7%	98.919	2,3%	2,4%
Portugal	4.877.201	4.295.889	13,5%	581.312	1,8%	1,7%
Estados Unidos	4.408.673	3.719.791	18,5%	688.882	1,7%	1,5%
Irlanda	4.332.257	4.162.682	4,1%	169.575	1,6%	1,7%
Suecia	3.873.457	4.048.144	-4,3%	-174.687	1,5%	1,6%
Dinamarca	3.455.567	3.442.023	0,4%	13.544	1,3%	1,4%
Noruega	3.118.163	3.190.928	-2,3%	-72.765	1,2%	1,3%
Polonia	2.660.779	2.472.060	7,6%	188.719	1,0%	1,0%
Total Top 15	**231.173.122**	**220.273.699**	**4,9%**	**10.899.423**	**87,6%**	**88,4%**
Resto de países	**32.580.284**	**28.944.617**	**12,6%**	**3.635.667**	**12,4%**	**11,6%**
Total Pasajeros	**263.753.406**	**249.218.316**	**5,8%**	**14.535.090**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por compañía aérea, se observa que las aerolíneas de bajo coste consolidan el crecimiento de su cuota y representan el 55,4% del total (54,3% en 2017), correspondiendo el restante 44,6% a compañías tradicionales (45,7% en 2017). No obstante, el grado de concentración continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer, Aer Lingus y la marca Level, ha aumentado su cuota sobre el total del tráfico de pasajeros, del 26,2% en 2017 a 27,8%, y Ryanair muy ligeramente, del 17,7% al 17,8%. Entre el resto de aerolíneas, es relevante mencionar el aumento de la actividad de Eurowings, el sostenido crecimiento de Jet2.com (pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España), el crecimiento del Grupo Binter que opera principalmente el tráfico entre aeropuertos del Grupo Canarias, así como el de Air Europa, principalmente en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y de easyJet.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste que iniciaron Norwegian y Level (Grupo IAG) en junio de 2017 operando con nuevas rutas desde Barcelona, cabe indicar que, siendo aún incipiente en España, continúa su tendencia creciente y desde su inicio hasta el cierre de 2018 ha registrado más de 1.100.000 pasajeros, superando en 2018 los 840.000 pasajeros. Asimismo, es reseñable que en el mes de julio Norwegian inició dos nuevas rutas desde Madrid (Los Ángeles y Nueva York) y que desde el mes de octubre Level opera desde Barcelona una nueva ruta (a San Francisco).

Adicionalmente, es relevante señalar que la tendencia de consolidación de aerolíneas, que conlleva la reabsorción progresiva de pasajeros por otras aerolíneas, se ha reflejado en 2018 en los casos de Air Berlin, Niki, o Monarch, compañías que operaban en mercados relevantes (Air Belín y Niki en el alemán y Monarch en el británico), las cuales cesaron sus operaciones en 2018.

Compañía aérea	**Pasajeros**		**Variación**		**Cuota (%)**	
	2018	**2017**	**%**	**Pasajeros**	**2018**	**2017**
Ryanair [1]	46.834.426	44.026.566	6,4%	2.807.860	17,8%	17,7%
Vueling	39.388.231	34.802.550	13,2%	4.585.681	14,9%	14,0%
Iberia	19.280.728	17.465.094	10,4%	1.815.634	7,3%	7,0%
Air Europa	17.362.329	15.655.282	10,9%	1.707.047	6,6%	6,3%
Easyjet [2]	16.753.696	15.433.064	8,6%	1.320.632	6,4%	6,2%
Norwegian Air [3]	9.996.446	9.771.993	2,3%	224.453	3,8%	3,9%
Iberia Express	9.532.184	8.577.197	11,1%	954.987	3,6%	3,4%
Air Nostrum	8.414.781	7.748.597	8,6%	666.184	3,2%	3,1%
Jet2.Com	7.241.470	6.058.120	19,5%	1.183.350	2,7%	2,4%
Grupo Binter [4]	7.051.906	6.148.173	14,7%	903.733	2,7%	2,5%
Eurowings	5.612.244	3.803.852	47,5%	1.808.392	2,1%	1,5%
Thomson Airways	4.813.506	5.108.094	-5,8%	-294.588	1,8%	2,0%
Lufthansa	4.246.828	3.703.650	14,7%	543.178	1,6%	1,5%
Transavia	3.689.599	3.741.371	-1,4%	-51.772	1,4%	1,5%
Condor	3.394.319	3.035.958	11,8%	358.361	1,3%	1,2%
Total Top 15	**203.612.693**	**185.079.561**	**10,0%**	**18.533.132**	**77,2%**	**74,3%**
Resto de compañías aéreas	60.140.713	64.138.755	-6,2%	-3.998.042	22,8%	25,7%
Total Pasajeros	**263.753.406**	**249.218.316**	**5,8%**	**14.535.090**	**100,0%**	**100,0%**
Total Pasajeros Bajo Coste [5]	**146.228.689**	**135.345.861**	**8,0%**	**10.882.828**	**55,4%**	**54,3%**

[1] Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.
[2] Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. LTD.
[3] Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.
[4] Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.
[5] Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

2.4. Actividad comercial

La experiencia que Aena ofrece a los pasajeros que transitan por sus aeropuertos integra, como parte fundamental, a la actividad comercial. Por ello, Aena enfoca sus esfuerzos en satisfacer las necesidades y las demandas de los distintos perfiles de usuarios, adaptando la oferta comercial y haciéndola cada vez más atractiva para los clientes.

En 2018, los ingresos de servicios comerciales han alcanzado 1.149,0 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,7%. Este crecimiento se debe principalmente a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen rentas mínimas garantizadas (RMGA) más altas, al incremento de las rentas mínimas garantizadas recogido en los contratos vigentes y a la evolución de las ventas en los negocios operados en propio, aparcamientos y servicios VIP, que siguen mostrando una destacable evolución de sus ingresos. El aumento en el mix de tráfico de los pasajeros de bajo coste con menor propensión al gasto, así como el Brexit y la devaluación de la libra esterlina, siguen afectado a los ingresos de esta actividad.

A nivel unitario, la ratio de ingresos de servicios comerciales por pasajero se situó en 4,36 euros, un 2,7% superior al del mismo periodo de 2017 (4,24 euros). En esta ratio se engloba los ingresos de las actividades comerciales dentro del terminal y los procedentes de los aparcamientos, excluyendo los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Respecto a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena establecen una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario, al comprometer un porcentaje de su Plan de Negocio. En el siguiente gráfico se muestra para cada línea de negocio la evolución hasta 2022 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2018:

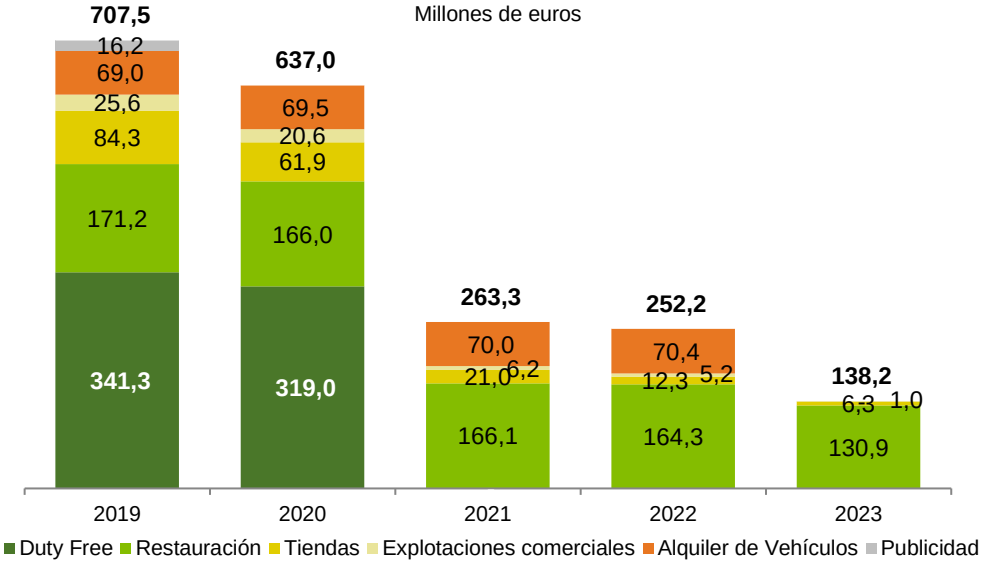


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato.
Explotaciones comerciales: recoge los contratos de servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).
Duty Free: el contrato actualmente en vigor finaliza en octubre de 2020.
Publicidad: el nuevo contrato está en proceso de contratación, las rentas reflejadas corresponden a la prórroga del contrato anterior hasta el 30 de junio.

En el ámbito del desarrollo de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, en 2018 se ha progresado en la definición de proyectos que, dentro de la estrategia de la digitalización comercial, se desarrollarán e implementarán a lo largo de 2019. Dichos proyectos están enfocados a fortalecer la relación con los pasajeros a través de medios digitales e incrementar los puntos de contacto con los mismos, para facilitarles el acceso a servicios y a información, con el fin de mejorar su experiencia a través de una oferta personalizada, fluida y novedosa que contribuya a maximizar la actividad comercial.

3. Áreas de negocio

3.1 Servicios aeroportuarios

Proceso de consulta sobre tarifas aeroportuarias 2019

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2019, durante los meses de mayo y julio tuvo lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena facilitó a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que daba cumplimiento a los requisitos establecidos tanto en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) como en la Ley 18/2014.

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 21 de mayo, la segunda se celebró el 21 de junio, y una tercera reunión con fecha 13 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2019, que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de Aena el 24 de julio y comunicadas a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones de compañías aéreas y aerolíneas no representadas por aquellas:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com

Como resultado de este proceso, el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2019, consistente en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2018, como consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones y el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) correspondientes al cierre de 2017.

En su facultad de Autoridad de Supervisión Independiente, la CNMC aprobó en diciembre de 2018 la congelación de las tarifas aeroportuarias a partir de marzo de 2019, así como el cumplimiento de los requerimientos legales de transparencia y consulta con los usuarios aeroportuarios que indica la normativa seguido por Aena en el proceso de actualización de las tarifas.

Actividad aeronáutica

Durante el período se han producido cambios importantes en la prestación de servicios aeroportuarios. Entre ellos, destaca la puesta en marcha del nuevo servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), el inicio de los nuevos contratos de seguridad privada, así como del servicio de limpieza y carros portaequipajes en 19 aeropuertos.

En el área de instalaciones y mantenimiento, se ha puesto en marcha el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA 2018-2021), que tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en la red.

En lo referente a la seguridad aeroportuaria, es importante resaltar la adjudicación del servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes de los principales aeropuertos para prestar apoyo a la Policía Nacional. Además, en línea con lo anterior, se han suministrado equipos de control automático de fronteras (ABC) en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Menorca e Ibiza.

Adicionalmente, cabe señalar que la seguridad aeroportuaria, el control de fronteras y el control aduanero son los tres aspectos básicos afectados a nivel operacional por el Brexit, sobre los cuales Aena ha trabajado a nivel operacional a lo largo del 2018, participando además en el Comité Nacional de Seguridad con todos los agentes involucrados.

Asimismo, es relevante destacar que el 14 de enero de 2019 tuvo lugar la última operación civil del Aeropuerto de Murcia San Javier,

dejando paso al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), que inició su actividad un día después, el 15 de enero (ver Nota 3.2 de la Memoria).

Desde que en el mes de febrero de 2018 tuviera lugar la firma del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia por un plazo de 25 años, por parte de la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." se llevaron a cabo todas las actuaciones necesarias que han permitido que el aeropuerto iniciara sus operaciones de acuerdo con el calendario previsto.

La información financiera correspondiente a la nueva Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." se incluye dentro de la actividad de servicios aeroportuarios.

A continuación, se detallan los ingresos de esta actividad:

Miles de euros	2018	2017
Prestaciones Patrimoniales[1]	2.668.991	2.562.051
Pasajeros	1.224.522	1.166.405
Aterrizajes/Servicio Tránsito aéreo/Servicio Meteorología	730.810	697.342
Seguridad	424.519	419.869
Pasarelas Telescópicas	106.830	110.166
Handling	100.416	90.432
Carburante	33.637	33.535
Estacionamientos	37.409	34.188
Catering	10.848	10.114
Resto de Servicios Aeroportuarios[2]	77.623	76.454
Total Ingresos Servicios Aeroportuarios	2.746.614	2.638.505

[1] Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 20,9 millones de euros en 2018 (36,4 millones de euros en 2017).
[2] Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos

Tabla 5. Cifras más significativas de la actividad Servicios Aeroportuarios

Los ingresos totales de los servicios aeroportuarios aumentaron hasta 2.746,6 millones de euros (+4,1% respecto a 2017), impulsados por debido a la positiva evolución del tráfico (5,8% de incremento en el tráfico de pasajeros y en el número de aeronaves).

En sentido contrario, el impacto de la reducción de las tarifas en -2,22% a partir del 1 de marzo de 2017 y del -2,22% desde el 1 de marzo de 2018, ha ascendido a 58,3 millones de euros.

Por su parte, el efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto 20,9 millones de euros en el período (neto de la regularización de 4,4 millones de euros de provisiones de años anteriores) frente a 36,4 millones de euros en 2017 (neto de la regularización de 3,9 millones de euros), siendo relevante señalar que la aplicación del incentivo comercial de 2017 se inició con fecha 1 de abril, coincidiendo con la temporada de verano, por lo que no se devengaron incentivos asociados al tráfico en el primer trimestre de 2017.

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 73,5 millones de euros, importe superior al mismo período de 2017 (69,7 millones de euros).

En cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo en los aeropuertos de la red con el objetivo principal de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías, cabe destacar las siguientes:

Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, Aena lleva a cabo de forma continua, actuaciones en los edificios terminales y en los accesos, prestando especial atención a los servicios de limpieza, de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR) y de información al pasajero, entre otros servicios.

- Limpieza

En el marco del Plan Estratégico de Limpieza, durante el año 2018 se licitó la prestación de este servicio en 21 aeropuertos de la red, de los

cuales se han adjudicado los servicios de 19 aeropuertos.

Los nuevos contratos, entraron en vigor entre los meses de mayo y noviembre, tienen un importe total de 27,4 millones de euros y un período de un año (contemplando dos posibles prórrogas anuales).

La adjudicación de los contratos correspondientes a los servicios de limpieza de los aeropuertos de Madrid y Barcelona está prevista que tenga lugar en el primer trimestre de 2019. El importe de licitación asciende a 134,8 millones de euros para un período de 3 años, prorrogable por 2 anualidades.

Los nuevos contratos tienen como principal objetivo, la mejora de los niveles de calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establece un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

- Servicio PMR

Entre los meses de febrero y abril se inició el nuevo servicio de asistencia a Personas con Movilidad Reducida en los 20 principales aeropuertos de la red. El coste de los nuevos servicios, para los 4 años de contrato asciende a 272,5 millones de euros.

El nuevo servicio contratado está orientado a mejorar la calidad ofrecida a los pasajeros y las compañías aéreas, con requisitos más exigentes, incrementando los elementos de apoyo (ambulift, furgonetas y sillas de ruedas) respecto al servicio anterior.

Adicionalmente, se complementa con la implementación de dispositivos móviles para la atención del pasajero y el desarrollo de la asistencia, mejoras que forman parte del proyecto de digitalización del servicio de asistencia a PMR.

- Información al pasajero

Con el objetivo de ampliar los canales de comunicación y los servicios a los pasajeros, en 2018 se ha puesto en funcionamiento el *Contact Center*, que sustituye al antiguo *Call Center*, para prestar servicios adicionales a la atención telefónica, como chats en webs, gestión de buzones de quejas y sugerencias y reservas telefónicas de servicios de PMR y parking.

- Otras actividades

Es también reseñable que, con el fin de ofrecer una mejora continua de la experiencia del pasajero en sus aeropuertos, Aena participa activamente en distintos foros que fomentan buenas prácticas que garanticen los más altos estándares de calidad.

Durante 2018, Aena estado presente en los Comités de Facilitación de ACI Europa (Airports Council Internacional) enfocados en las buenas prácticas, en la primera cumbre mundial *Airport Service Quality* (ASQ) *Forum and Customer Excellence Global Summit ACI WORLD* organizada por ACI, y en el comité de AQC (*Aiports Quality Club*) de mejora continua de la experiencia del pasajero.

Servicios a las compañías aéreas

Entre las actuaciones que Aena lleva a cabo de forma regular para ofrecer un mejor servicio a las aerolíneas, destacan en 2018 las realizadas en relación a la prestación del handling y de asistencia de combustible:

- Handling

En 2018 se han iniciado distintos proyectos de ampliación y mejora de los servicios de handling, entre los que cabe destacar la creación de un nuevo servicio de auto-facturación de equipaje (*Self BagDrop*) para los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Bilbao y Sevilla. Este servicio proporcionará a los pasajeros un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo.

Asimismo, al objetivo de proponer mejoras que contribuyan a mejorar la distribución del tráfico de pasajeros y a aumentar de la capacidad del servicio, se ha llevado a cabo un estudio sobre el uso actual de los mostradores de facturación convencionales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

- Combustible y Servicio de Puesta a Bordo

En relación a la prestación a terceros del servicio de asistencia de combustible, cabe señalar que 2018 ha concluido con la adjudicación de este servicio en 41 aeropuertos de la red de Aena, por un periodo de 7 años.

El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios han sido los aspectos clave en estos concursos.

Servicios de navegación aérea

En el ámbito de los servicios de control de aeródromo ATC (*Air Traffic Control*) y de información AFIS (*Aerodrome Flight Information System*), en el último trimestre se ha publicado la designación del cambio de proveedor en los aeropuertos de El Hierro, La Gomera, Burgos y Huesca. Está prevista una etapa de transición entre el nuevo proveedor de estos servicios (Saerco) y el anterior, que finalizará previsiblemente en marzo de 2019.

Asimismo, en el último trimestre de 2018 se completaron las actuaciones asociadas a la transición de la prestación de los servicios de tránsito aéreo en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Sistemas operacionales

A lo largo del 2018 se ha continuado avanzando en la integración de los aeropuertos de la red de Aena en los programas “A-CDM” (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol, los cuales fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, con el objetivo de favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción de coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Así, Ibiza, Menorca, Lanzarote y Fuerteventura obtuvieron en 2018 la Certificación de Torre Avanzada con la que los datos operativos de dichos aeropuertos quedan integrados en la red europea de datos en tiempo real que gestiona Eurocontrol, alcanzando en 2018 cerca del 70% del tráfico de operaciones de la red en España.

Asimismo, se llevaron a cabo los cambios en los Sistemas Operacionales en el nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, necesario para el inicio de sus operaciones.

Operaciones

- Campo de vuelos y plataforma

Con el objetivo de definir el nuevo modelo de notificación normalizada de información a tripulaciones de vuelo que les facilite un ajuste más exacto de las actuaciones de operación en pista en caso de nieve, hielo o agua, durante 2018, Aena ha formado parte de un grupo de trabajo conjunto con ENAIRE y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) para definir el nuevo modelo de notificación del estado de los pavimentos que deberá comenzar a aplicarse en noviembre 2020.

Asimismo, es destacable el inicio de actuaciones para la implementación en los aeropuertos de la red de Aena del *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions* (EAPPRI) publicado por EUROCONTROL.

- Seguridad operacional

En este ámbito, cabe destacar que en relación al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, Aena ha llevado a cabo durante 2018 supervisiones en 30 aeropuertos de la red y por otra parte, que AESA (Agencia Estatal de la Seguridad Aérea) ha realizado inspecciones en 27 aeropuertos.

Asimismo, en el cuarto trimestre de 2018, finalizó el proceso de definición con la autoridad aeronáutica (AESA), de los estándares de codificación de incidentes asociados a la fauna, para su implantación en todos los aeropuertos de Aena, que mejorará la calidad de los datos empleados para la gestión de los riesgos asociados a la Fauna y su notificación al SNS (Servicio de Notificación de Sucesos).

- Capacidad operativa

Por lo que se refiere a las actuaciones en relación a la capacidad operativa, es reseñable que en el cuarto trimestre de 2018 se elaboró el análisis para incrementar la capacidad operativa de salidas del Edificio Terminal del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.

Adicionalmente, de cara a la temporada de verano 2018, se ha incrementado la capacidad operativa de pista de los Aeropuertos de Alicante-Elche y de Málaga-Costa del Sol.

- Servicio de meteorología

En 2018, Aena ha continuado el proceso de implantación del Sistema Automatizado de Emisión de Informes Meteorológicos (METAR) en aeropuertos medianos y pequeños.

Es un importante avance tecnológico que va a mejorar la información meteorológica que se suministra a los usuarios en tiempo y en exactitud. Estos informes son utilizados por las compañías aéreas para la planificación de los vuelos y por los aeropuertos para la activación de diversos procedimientos, como el de visibilidad reducida y el de actuaciones frente a contingencias meteorológicas adversas Adicionalmente, se ha celebrado la segunda reunión de la Comisión Mixta AENA-AEMET definida en el contrato en vigor entre ambas organizaciones. Los principales temas tratados tienen que ver con la optimización de procesos de intercambio de información y la definición de los niveles de servicio de la prestación meteorológica.

- Servicio de salvamento y extinción de Incendios (SSEI)

En el cuarto trimestre se revisó la Categoría SSEI de los aeropuertos, teniendo en cuenta la programación de la temporada de invierno y se adjudicaron varios expedientes para la renovación de equipos de protección individual (EPIs) destinados a las dotaciones de bomberos.

- Gestión de emergencias

El Plan de Simulacros de Emergencia en la red de aeropuertos de Aena recoge la programación de simulacros que cada aeropuerto y/o helipuerto ha de realizar dando cumplimiento a la Instrucción Técnica de AESA al respecto, y en cumplimiento del mismo, a lo largo de 2018 se han realizado un total de 29 simulacros generales aeronáuticos y, adicionalmente, se ha elaborado e implantado el Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo obtenido tanto la conformidad de la autoridad aeronáutica (AESA) como de los distintos colectivos y organismos locales y autonómicos involucrados.

Por otra parte, es destacable que durante el año se ha finalizado la implantación del Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad en los 7 aeropuertos de mayor tráfico de la red. Este Plan, define la secuencia de actuaciones que deben realizarse en el aeropuerto tras una emergencia, bajo estrictas condiciones de seguridad, y con el fin de evitar o minimizar los riesgos potenciales asociados.

- Gestión de los riesgos asociados a la fauna

Conforme a normativa europea, en el tercer trimestre de 2018 se definió la metodología de control y seguimiento de las medidas de defensa implantadas en cada uno de los aeropuertos a los que se dotó del Programa de Gestión de Riesgos de Fauna, con el fin de analizar su efectividad, realizar la autoevaluación y actualizarlo en consonancia.

Seguridad física

En esta área, es destacable señalar que en 2018 se adjudicó el servicio de seguridad privada de todos los aeropuertos de la red, los cuales entraron en funcionamiento entre los meses de junio y julio (en el mes de octubre en los aeropuertos canarios de Tenerife Norte, Tenerife Sur y La Palma).

Los nuevos contratos ascienden a 345,5 millones de euros para un período de 2 años y tienen como doble objetivo la mejora continua de los niveles de calidad ofrecidos en el servicio de seguridad, de acuerdo al DORA, así como el mantenimiento de los más altos estándares de calidad alcanzados en los últimos años, avalados por las auditorías de AESA y de la Comisión Europea. Sobre la base del gasto anual de este servicio en 2017, los nuevos contratos suponen un incremento de coste superior al 20%.

En estos contratos adjudicados se recogen las exigencias marcadas por el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA), así como las condiciones pactadas en la mesa negociadora del Convenio Colectivo Estatal de las empresas de seguridad privada para el periodo 2017-2020, que fue suscrito con fecha 8 de noviembre de 2017. Asimismo, establecen distintos modelos de gestión enfocados a potenciar la eficacia, eficiencia y calidad en función de la tipología de cada aeropuerto, así como la implicación de todos los actores (empresas y vigilantes de seguridad) mediante la inclusión de bonificaciones y penalizaciones en función de los objetivos alcanzados.

- Control de fronteras

Para facilitar a la Policía Nacional el control de pasaportes, a lo largo del mes de julio se ejecutó la primera fase de instalación de equipos de control automático de fronteras (ABC) y se adjudicó, en el segundo trimestre de 2018, el servicio de asistencia a pasajeros en los controles de pasaportes en varios aeropuertos de la red: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura.

Respecto a los equipos ABC instalados, en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona, Málaga y Alicante ya están en funcionamiento, y en los aeropuertos de Menorca e Ibiza pendientes de su configuración final.

Por su parte, la instalación de los nuevos equipos en Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Fuerteventura está en fase de proyecto.

- Equipamiento de seguridad

Con el fin de mejorar los procesos de seguridad, durante 2018 se inició la automatización en el filtro de conexiones de la T4 del aeropuerto de Madrid, que al cierre del ejercicio estaba en funcionamiento en varias líneas.

Estas actuaciones han continuado en los aeropuertos de Ibiza, Sevilla y Santiago, los cuales se hayan en la fase de despliegue de equipos.

Adicionalmente, es reseñable que en noviembre de 2018, el Consejo de Administración de Aena adjudicó el suministro e instalación del equipamiento de inspección de equipaje de bodega que, en cumplimiento de la normativa europea, sustituirá la tipología de máquinas de detección automática de explosivos en equipajes facturados.

Esta inversión asciende a 380 millones de euros, adjudicada bajo Acuerdo Marco a las empresas: Telefónica, Cotelsa, Proselec, Excem y Tecosa. Su ejecución se realizará por fases, entre 2019 y 2023, en 27 aeropuertos de la red.

En el ámbito de este Acuerdo Marco, en el mes de diciembre de 2018 se licitó la sustitución de equipos para el aeropuerto de Menorca.

- Otras actuaciones

Finalmente, en el área de la seguridad física de los aeropuertos, cabe señalar que en el período Aena ha verificado la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil en 32 aeropuertos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha auditado la normativa de seguridad aeroportuaria en 32 aeropuertos, y ha sido inspeccionado el cumplimiento de la normativa de seguridad europea en los aeropuertos de Madrid y de Ibiza.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el segundo trimestre de 2018 se inició la primera fase del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) 2018-2021 con la contratación de una asistencia técnica para desarrollar sus objetivos.

Este Plan, tiene como objetivo racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, en un horizonte temporal de 3 años.

En 2019, su ejecución se centrará en la agrupación de expedientes con el fin de generar sinergias en la ejecución de los servicios y mayor eficiencia en su gestión.

3.1.2 Actividad comercial

En 2018, los ingresos de los servicios comerciales aumentaron un 8,7% respecto a 2017, hasta 1.149,0 millones de euros. Este crecimiento, se debe principalmente a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA), al incremento de las rentas mínimas garantizadas recogido en los contratos vigentes y a la evolución de las ventas en los negocios operados en propio, aparcamientos y servicios VIP, que siguen mostrando una destacable evolución de sus ingresos.

En la siguiente tabla se muestran las líneas de la actividad comercial:

	Ingresos		Renta Mínima Garantizada	
Miles de euros	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Tiendas libres de impuestos	326.037	316.608		
Tiendas	106.298	91.703		
Restauración	199.772	175.643		
Alquiler de vehículos	151.344	149.373		
Aparcamientos	143.469	132.013		
Servicios VIP	64.226	41.053		
Publicidad	33.102	31.561		
Arrendamientos	33.454	32.129		
Resto ingresos comerciales [(1)]	91.312	86.759		
Total ingresos Servicios Comerciales	1.149.014	1.056.842	123.998	79.224

[(1)] *Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).*

Tabla 6. Análisis de las líneas dela actividad Servicios Comerciales

El importe de los ingresos de servicios comerciales por rentas mínimas garantizadas, representa el 16,4% de los ingresos de las líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas frente al 11,3% en 2017. Esta diferencia se debe en su mayor parte, a la evolución de las ventas en contratos existentes (22,2 millones de euros), a las condiciones acordadas en los nuevos contratos (15,0 millones de euros) y al incremento recogido en los contratos vigentes (3,4 millones de euros).

Por líneas de actividad, cabe destacar las siguientes acciones comerciales desarrolladas en el período:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos de las tiendas libres de impuestos se generan a través de los 86 puntos de venta (76 Locales y 10 *Buy-Byes*) que ocupan una superficie total aproximada de 44.400m² que gestiona la empresa Dufry con el nombre comercial de World Duty Free Group (WDFG) en 26 aeropuertos de la red, a través de los contratos suscritos con Aena distribuidos en tres lotes.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas en los contratos suscritos.

Durante 2018, Dufry en colaboración con Aena, puso en marcha un proyecto piloto en 5 aeropuertos (T2 de Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Gran Canaria y Bilbao) con el fin identificar acciones para optimizar su desempeño comercial. Asimismo, Dufry ha llevado a cabo acciones de marketing y de mejora de superficies para reforzar las ventas y la oferta en las tiendas de los aeropuertos.

El proyecto de análisis, diagnóstico y plan de acción en las tiendas libres de impuestos en los 5 aeropuertos se inició en junio de 2018 y las actuaciones puestas en marcha se extenderán durante el primer semestre de 2019, articuladas en torno a cinco palancas:

- Actuaciones en el edificio terminal.
- Revisión del diseño interior y la disposición de productos en la tienda.
- Mejora de la fuerza de ventas.
- Optimización de la oferta comercial (marcas, categorías, precios, servicios)
- Digitalización.

Respecto a las actuaciones de marketing y de mejora de superficies en el ejercicio, cabe destacar:

- La remodelación y apertura de las tiendas del aeropuerto de Málaga (las situadas en los diques y la tienda principal pasante), en el aeropuerto de Madrid la remodelación de la tienda *Atrio* de la T4 y de la tienda *Milenium en la T2-T3*, así como la apertura de la nueva tienda pasante del aeropuerto de Bilbao.

  La remodelación de la tienda de la T1 No Schengen del aeropuerto de Madrid continúa en curso.

- Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que parece continuar afectando a las compras de dichos pasajeros.

- Una campaña de comunicación de garantía de mejor precio en los aeropuertos de Madrid, Barcelona Canarias y Baleares en los meses de mayo y diciembre para cambiar la percepción del pasajero sobre los precios en las tiendas de los aeropuertos. Con esta acción, Dufry ofreció descuentos de hasta el 40% en perfumería y de hasta el 30% en licores, así como la promoción de la tercera unidad al 50% en perfumería.

Igualmente, es relevante señalar el refuerzo positivo que constituyen las nuevas rutas a países emergentes para las ventas Duty Free, como lo ha supuesto las nuevas rutas con Asia y Latinoamérica desde los aeropuertos de Madrid y Barcelona, así como con Oriente Medio desde el aeropuerto de Málaga.

Por otra parte, es destacable que se ha adaptado la oferta de tiendas libres de impuestos en las nuevas zonas no Schengen, reforzando la presencia de marcas demandadas por los pasajeros rusos y británicos, tras la ampliación de los filtros ABC en los aeropuertos de Barcelona y Málaga y de la instalación de la nueva línea de filtros en los aeropuertos de Alicante, Ibiza y Reus.

También cabe indicar que está previsto que la tienda libre de impuestos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. esté operativa durante el primer trimestre de 2019 tras las obras de remodelación del local. De manera temporal, el operador (Dufry) dispone de una tienda móvil desde el día de comienzo de operaciones del aeropuerto.

Aeropuerto de Bilbao

Tiendas

En 2018, Aena ha gestionado 389 locales dedicados a tiendas (22 pertenecientes a la categoría de lujo).

Para impulsar los ingresos de esta línea comercial y siguiendo la tendencia de mejora continua en la oferta comercial, durante 2018 se han llevado a cabo iniciativas de renovación de locales en distintos aeropuertos:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se completó la renovación de las tiendas en las terminales T1,2 y 3, con la apertura de los 22 nuevos locales adjudicados en 2017.

Asimismo, se han licitado y adjudicado 2 locales en el lado tierra de la T4, además de 3 superficies en el lado aire que permitirán mantener la calidad de la oferta comercial hasta el inicio de las obras de rediseño del área comercial que afectarán a esta terminal.

- En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, la renovación de la oferta comercial de la T2, iniciada en 2017, ha avanzado con la apertura de 7 locales en el área de salidas y de 1 multitienda en llegadas que ocupan más de 1.400 m², incorporando nuevas marcas como *Victoria's Secret* y *Tienda del Real Madrid* por primera vez en esa terminal.

  Para completar la renovación de la oferta comercial de la T2A, se están preparando las contrataciones de otros 4 locales y 2 multitiendas (casi 650 m²) que abrirán al público a lo largo del año 2019.

- En el último trimestre de 2018 se licitó una parte importante de la oferta del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Concretamente, 15 locales que suman más de 1.700 m² y representan el 75% de la superficie comercial del lado aire.

  La nueva oferta, que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019, introducirá en este aeropuerto locales monomarca de firmas como *Natura*, *Vidal & Vidal* y *Tous*, manteniendo otras de reconocido prestigio como *Victoria´s Secret* o *Adolfo Domínguez*.

- También es destacable la adjudicación en el mes de diciembre a la empresa Lagardère de la actividad de prensa y tiendas de conveniencia en los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife-Sur, aumentando de 8 a 12 locales.

- Adicionalmente, cabe señalar la renovación de la oferta comercial en diversos locales de otros aeropuertos de la red, como Alicante (3 locales), Lanzarote (4), Ibiza (2) y en Girona (2), así como la irrupción de nuevas marcas como *ALEHOP* en el Aeropuerto de Valencia.

Por otra parte, con el fin de continuar prestando una asistencia especializada al pasajero y mejorar la experiencia del cliente, siguiendo las tendencias implantadas en otros aeropuertos internacionales, Aena ha incorporado el servicio de *Personal Shopper* desde 2018 en el aeropuerto de Málaga. Este servicio gratuito ya se ofrece en los aeropuertos de Madrid (T1, T4 y T4S) y Barcelona desde 2017.

En el mes de febrero de 2019 está previsto que se inicie, asimismo, este servicio en el Aeropuerto de Alicante.

Finalmente, respecto al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), cabe indicar que se han adjudicado 3 locales cuya apertura está prevista para el primer trimestre de 2019. La oferta para los usuarios de estas instalaciones aeroportuarias se completará con al menos 1 local adicional.

Restauración

En 2018, Aena ha gestionado 352 locales dedicados a la actividad de restauración, que suponen más de 105.000 m², los cuales siguen mostrando un buen comportamiento.

En este período, destaca el inicio de la actividad de los nuevos locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria, las renovaciones de algunos locales en los aeropuertos de Madrid y Palma de Mallorca, así como las licitaciones de la oferta de restauración de los aeropuertos de Alicante, Sevilla, Jerez y Girona.

- En el Aeropuerto Barcelona-El Prat, el 8 de mayo iniciaron la actividad de restauración los nuevos arrendatarios en los 49 puntos de venta repartidos en las terminales T1 y T2. A lo largo de 2018 se han abierto 22 locales con nuevas marcas y el resto de locales se reformarán a lo largo del primer semestre de 2019.

  Los principales operadores que resultaros adjudicatarios de este concurso son el Grupo EatOut (Pansfood) con 19 locales, Áreas con 15, Select Service Partner (SSP) con 7 establecimientos y Autogrill con 5.

  La nueva oferta de restauración ocupará una superficie de cerca de 16.000 m², lo que supondrá un incremento respecto a la superficie existente de cerca del 19%.

- El 14 de septiembre iniciaron la actividad de restauración en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol los nuevos arrendatarios de los 25 puntos de venta adjudicados a finales de junio.

  Los nuevos establecimientos mantendrán una superficie total ocupada de más de 6.500 m² y las obras de implantación de las nuevas marcas, iniciada en el último trimestre de 2018, está previsto que finalicen en el primer semestre de 2019.

  Los operadores de restauración que han resultado adjudicatarios han sido: Select Service Partner (SSP) con 8 locales, el Grupo EatOut (Pansfood) con 6, Lagardère Travel Retail con 4 y Áreas con 7 locales.

- Respecto a los 19 locales adjudicados en el aeropuerto de Gran Canaria a finales de 2017, en abril de 2018 empezaron a operar 11 con las nuevas marcas implantadas, estando previsto que el resto inicie su actividad en 2019, una vez que concluyan las reformas a lo largo del primer semestre.

  La nueva oferta de restauración de los 19 puntos de venta, se distribuye en 5 expedientes, de los que el operador Select Service Partner (SSP) gestionará 10 locales, el Grupo EatOut 6 locales y la empresa Autogrill 3 locales.

- En el Aeropuerto de Ibiza, abrieron al público los nuevos establecimientos de las marcas *Starbucks*, *Paul* y *O´Learys*.

- En el Aeropuerto de Alicante se licitó a finales de julio la oferta de restauración de 18 locales repartidos en 10 expedientes.

- La nueva oferta (que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019), ocupará una

superficie de cerca de 5.600 m² que representa un incremento del 15% respecto a la superficie existente.

- En las licitaciones de la restauración en el aeropuerto de Sevilla se adjudicaron cuatro puntos de venta a Select Service Partner (SSP) y otros dos puntos de venta y 52 máquinas vending a Areas.

- En el aeropuerto de Jerez, se adjudicaron 3 puntos de venta y máquinas vending a la empresa Lagardère Travel Retail.

- En el Aeropuerto de Girona-Costa Brava fueron adjudicados 5 puntos de venta y máquinas vending a la empresa Areas. La nueva oferta incorpora marcas ampliamente conocidas.

- Otras renovaciones han tenido lugar en distintos locales de los aeropuertos de Madrid y Palma de Mallorca.
  En la T4 de Madrid se inauguró un nuevo *Café Pans,* se han renovado las marcas *Eat*, *La Place* y *Paul*, estando previsto en el inicio de *Mamá Campo* en el primer trimestre de 2019.
  Asimismo, *Origins by Enrique Tomás* abrió en la T4S y en la T2, *Santa Gloria* y una punto adicional de *Rodilla*, *Farine* y *Paul*.
  En el aeropuerto de Palma de Mallorca, han iniciado su actividad las marcas locales *Forn d´es Pont* (cafetería) y *Es Rebost* (vermutería), además de la ampliación del local de *Burger King.*

Adicionalmente, cabe mencionar que en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) se adjudicó la explotación de 4 locales de restauración y máquinas vending al operador Airfoods, destinados a las conocidas marcas *Costa Coffee* y *Subway*, así como a una cafetería con multitienda en la zona de embarque y a un restaurante generalista en la planta de facturación y llegadas.

Aeropuerto de Gran Canaria

Alquiler de vehículos

Esta línea de negocio mantiene su tendencia de crecimiento impulsada por la mejora del volumen de pasajeros, y se aprecia un repunte del cliente empresa en los aeropuertos con mayor segmento negocios.

En el tercer trimestre comenzó la operativa de la multinacional SIXT en los aeropuertos de Coruña, Vigo, Asturias y Santander. Esto ha supuesto ocupar 4 licencias más, lo que eleva a 162 el total de licencias ocupadas en 36 aeropuertos de la red.

Asimismo, en diciembre de 2018 se licitaron para el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) 2 posiciones nuevas, dada la demanda de operadores del sector. Estas licencias se adjudicarán en el primer trimestre de 2019.

Aparcamientos

En esta actividad es destacable la mejora que en 2018 ha experimentado el segmento sin reserva, las reservas on line en los principales aeropuertos (un total de 870.000 que supone una mejora del 20% sobre el mismo periodo de 2017), así como el efecto positivo que ha tenido la apertura del parking exprés de Madrid y de Barcelona.

La red de aparcamientos de Aena dispone de más de 80 estacionamientos y más de 130.000 plazas, distribuidos en 32 aeropuertos.

La gestión de esta línea de actividad es realizada por Aena, lo que garantiza el control de todos los

procesos operativos, así como las acciones de marketing, política de precios y estructuración de los diversos servicios de aparcamiento, con objeto de satisfacer las necesidades de la amplia tipología de pasajeros (bajo coste/larga estancia, general, preferente, exprés, servicio vip con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales).

En 2018 se han llevado a cabo campañas de marketing dirigidas a aumentar la cuota de clientes y el número de reservas, a impulsar el conocimiento y posicionamiento de la marca Aena Parking, así como a acciones promocionales destinadas a dar a conocer el servicio de pago por matricula en el aeropuerto de Madrid (las cuales se extenderán a lo largo del primer trimestre de 2019 a los aeropuertos de Barcelona, Alicante y Bilbao).

Las reservas realizadas por los diferentes canales, han alcanzado en 2018 la cifra de 1,5 millones de clientes, superando 40 millones en ventas.

En este sentido, cabe señalar que Aena ofrece un canal de on-line a través de una plataforma web desde la APP de Aena (que permite al cliente reservar por adelantado a precios promocionados), así como desde distintos canales de distribución.

Servicios VIP

La línea de Negocio de servicios VIP incluye los ingresos procedentes de la explotación de las salas VIP, la Sala Premium y los accesos preferentes de seguridad: *Fast Lane* y *Fast Track*.

La red cuenta con 24 salas VIP y una Sala Premium en 15 aeropuertos, operadas a través de un modelo de gestión propia, que permite a Aena fijar la política comercial y contratar a un proveedor para operar el servicio en cada aeropuerto.

El servicio *Fast Lane* facilita al pasajero acceso preferente a los controles de seguridad en 7 aeropuertos de la red (Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur y Valencia) y el servicio *Fast Track* corresponde al control de seguridad independiente que se ofrece únicamente en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En 2018, los ingresos de las salas VIP han contribuido en 56,4 millones de euros a los ingresos, lo que supone un crecimiento del 65,5% (22,3 millones de euros), debido principalmente a la incorporación al modelo de gestión en propio de las 4 salas VIP del aeropuerto de Barcelona (+13,8 millones de euros), al aumento del 17,8% en número de usuarios y por el efecto de las acciones de marketing y política de precios implementadas en la gestión de esta línea de actividad por Aena.

A lo largo del período, Aena también ha incorporado al modelo de gestión propia la nueva sala VIP del aeropuerto de Santiago de 200 m² (en el mes de junio), ha continuado remodelando las existentes (en Palma de Mallorca y Barcelona), ha iniciado obras de ampliación (en la sala VIP de Málaga), ha ampliado acuerdos de uso con compañías aéreas y otras empresas, y adjudicó la gestión del Centro de Negocios de la T1 del aeropuerto de Barcelona, con 25 unidades de descanso que inició su actividad el 1 de julio.

Adicionalmente, en relación con los servicios de gestión integral de las salas, se ha llevado a cabo la adjudicación de su prestación en las de los aeropuertos de Sevilla, Lanzarote, Alicante y Palma de Mallorca. La licitación de la gestión de este servicio en los aeropuertos de Tenerife Sur, Bilbao, Valencia y Gran Canaria está en curso.

Asimismo, es reseñable que están en marcha nuevos proyectos de rediseño y ampliación de salas (en Madrid, Gran Canaria y Alicante), así como las actuaciones necesarias de proyecto de obra y licitación de los correspondientes expedientes de gestión, de las nuevas salas de los aeropuertos de Menorca, Fuerteventura y Vigo, los cuales está previsto inicien su actividad en el año 2019.

Nueva sala VIP del aeropuerto de Santiago

Publicidad

En Aena, la publicidad se desarrolla bajo el modelo de concesión, siendo las empresas que explotan los espacios publicitarios de la red las responsables de su comercialización: JFT en los aeropuertos canarios y JCDecaux en los peninsulares y de las Islas Baleares.

Estos contratos, han llegado a su vencimiento en 2018, por lo que en el mes de septiembre se ha licitado el nuevo contrato de publicidad que dará continuidad al actual y que está previsto que se adjudique en el primer trimestre de 2019.

El nuevo contrato busca atraer a operadores locales, nacionales e internacionales a través de la licitación de 8 lotes por distribución geográfica con interés relevante: Centro, Norte, Levante, Cataluña, Baleares, Canarias, Sur y Noroeste.

La licitación, actualmente en fase de valoración, ha recibido ofertas para todos los lotes del concurso.

Respecto a la actividad de la publicidad en los aeropuertos, cabe señalar que, si bien acumula en el año una mejora en ventas superior al 10%, el sector de la publicidad exterior en España mantiene unos crecimientos moderados, según el informe de la consultora “I2p”, que sitúan por debajo del 1% el crecimiento total estimado para el 2018.

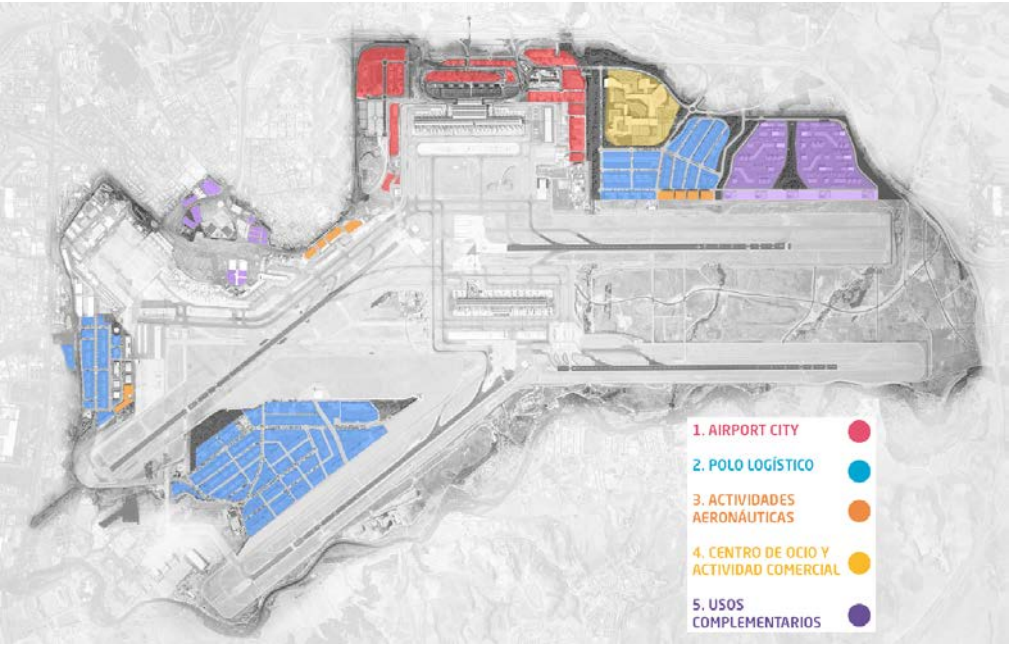
3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y otros proveedores de servicios aeroportuarios, destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos y las terminales FBOs (*Fixed Base Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.
Por lo que respecta a los planes de desarrollo inmobiliario de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, cabe indicar que ambos han sido presentados públicamente.

El plan inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas propone desarrollar, en los próximos 40 años, 562 hectáreas, de las 902 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, con un remanente de suelo disponible de 244 hectáreas que darán capacidad para seguir el crecimiento inmobiliario en el aeropuerto.

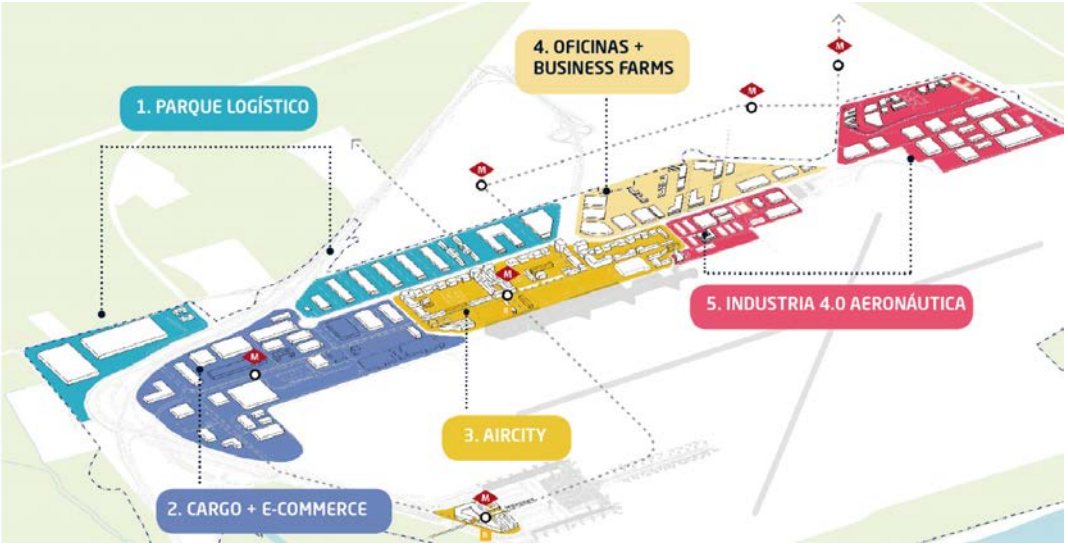
El objetivo es posicionar al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas como una puerta a la conectividad global desarrollando el mayor nodo logístico de España, un hub empresarial global y una zona de servicios para los pasajeros y

zonas de influencia. Se prevé edificar casi 2,7 millones de m^2 para usos mixtos, destacando logística, e-commerce, oficinas y hoteles y un centro de ocio comercial, que se complementarán con desarrollos aeronáuticos de carga aérea y hangares. Para realizar estos desarrollos se ha estimado que será necesaria una inversión de 2.997 millones de euros por parte de múltiples agentes.



Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

El plan inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat propone desarrollar, en los próximos 20 años, 328 hectáreas, de las 543 hectáreas de terrenos libres potencialmente comercializables, preservando 215 hectáreas. de terreno por su alto valor ambiental. Este desarrollo, tiene como objetivo posicionar al Aeropuerto Barcelona-El Prat como un polo de economía y de servicios digitales dentro del área metropolitana. A lo largo del periodo de desarrollo se prevé edificar más de 1,8 millones de m^2 para usos mixtos, destacando logística, e-commerce, oficinas y hoteles, y la industria 4.0, que se complementarán con desarrollos de carga aérea y hangares. Para su consecución, se ha estimado que será necesaria una inversión de 1.264 millones de euros por parte de múltiples agentes.



Propuesta de desarrollo inmobiliario del Aeropuerto Barcelona-El Prat

Para la implantación de estos planes inmobiliarios, Aena ha contratado los servicios de tres de los cuatro asesores externos que darán apoyo para determinar el modelo societario más adecuado en términos de implicaciones financieras, jurídicas y corporativas: Deloitte (como asesor financiero), Garrigues (como asesor jurídico) y Valtecnic (como valorador independiente).

En el primer trimestre de 2019 se licitación el concurso para la selección del asesor experto en urbanismo. Los trabajos de estos asesores permitirán a la Sociedad definir la estrategia de implantación del modelo de negocio, a partir de la cual se iniciará el proceso de selección de socios mediante concurso público a lo largo del tercer trimestre de 2019.
Adicionalmente, a finales de diciembre se lanzó la licitación para la contratación de un consultor que apoye a Aena en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario de otros aeropuertos en los que la Sociedad dispone de suelo desarrollable: Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Valencia y Sevilla.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	2018	2017
Arrendamientos	12.607	12.130
Terrenos	23.921	19.116
Almacenes y hangares	8.140	8.392
Centros logísticos de carga	15.383	13.696
Explotaciones Inmobiliarias	6.889	6.223
Total Ingresos Servicios Inmobiliarios	66.940	59.557

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad Servicios Inmobiliarios

En 2018, los ingresos por Servicios inmobiliarios han ascendido a 66,9 millones de euros, un 12,4% superiores a los obtenidos en 2017 debido a la entrada a finales del ejercicio pasado de nuevos contratos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, cuyo importe se ha reconocido íntegramente en 2018.

En cuanto a las actuaciones más destacadas del período cabe señalar:

Actividad de hangares:

- Adjudicación en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de dos hangares, uno de 15.000 m^2 y otro de 22.000 m^2, e inicio de la actividad en un tercer hangar de 8.500 m^2.
- Adicionalmente, continúan las obras de construcción de dos nuevos hangares de gran capacidad, que junto a un tercero (en la zona denominada Rampa 7) cuya actividad se inició recientemente, darán soporte a compañías aéreas que operan en el aeropuerto.
- En el Aeropuerto de Sevilla, finalizadas las obras de construcción un hangar de aproximadamente 6.000 m^2 para un operador aéreo, cuya puesta en marcha está prevista para el primer trimestre de 2019.
- En el Aeropuerto de Santiago se ha construido un nuevo hangar de 1.200 m^2 que entrará en funcionamiento también a principios de 2019.
- Por último, es destacable que en 2018 se han adjudicado dos hangares en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (de 700 y 300 m²), uno en el de Sabadell (550m²), y uno en el de Huesca-Pirineos (1.600m^2).

Carga:

Respecto a la comercialización de espacios destinados a la carga aérea, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha ejercido el derecho de tanteo para la adquisición de una nave con oficinas de 7.200 m² a la empresa DHL, lo que permitirá incrementar la capacidad de manipulación de mercancías en este aeropuerto.

  Además, se han adjudicado casi 4.900 m² de oficinas en el Edificio de Servicios Generales del Centro de Carga Aérea a la empresa DHL, así como una terminal de carga de más de 1.500 m² construidos a la empresa WFS.

  En este aeropuerto se ha adjudicado en el mes de agosto una nave de carga de segunda línea de 1.000 m² construidos.

  Asimismo, es reseñable que la construcción de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada “Rejas” sigue progresando. En una de las naves se ha finalizado la obra e iniciado la explotación en el mes de octubre y en la otra ya está redactado el proyecto constructivo.
- En el aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha adjudicado una Terminal de Carga de primera línea de 3.311 m² construidos a la empresa ACL.

- En el Aeropuerto Tenerife Norte se han adjudicado a la empresa Eurotransmex, los dos módulos de la nueva terminal de carga del aeropuerto, con casi 1.500 m² construidos. La Terminal se ha entregado al cliente el 6 de julio.

- En el Aeropuerto de Sevilla se han adjudicado casi 1.200 m² construidos en la terminal de carga a la empresa Groundforce Cargo.

Aviación ejecutiva:

- Se han adjudicado las bases fijas de operaciones para la aviación ejecutiva (FBOs) de los dos principales aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, habiéndose renovado un servicio que se viene prestando con éxito en los últimos años. Los nuevos adjudicatarios comenzaron sus operaciones en la primera semana de enero de 2019.

Estaciones de Servicio:

- Se han adjudicado las estaciones de servicio de dos aeropuertos del Grupo Canarias: La Palma y Gran Canaria. Los nuevos operadores empezaron a prestar su actividad a principios de enero (La Palma) y de marzo (Gran Canaria).

Otros activos:

- La contratación por Jet2.com de cerca de 700m² en la antigua Terminal 2 del aeropuerto de Alicante para alojar sus oficinas centrales en España. Este espacio inicialmente alquilado se podría ver incrementado en los próximos meses y supone un hito importante para la recomercialización de espacios en este antiguo terminal.

- En diciembre se iniciaron las obras de construcción de dos naves taller para mantenimiento de equipos de handling en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Está prevista su finalización a mediados del año 2019.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.962.568	3.754.904	207.664	5,5%
Otros ingresos de explotación	120.437	66.530	53.907	81,0%
Total ingresos	**4.083.005**	**3.821.434**	**261.571**	**6,8%**
Aprovisionamientos	(173.862)	(175.920)	-2.058	-1,2%
Gastos de personal	(370.984)	(367.425)	3.559	1,0%
Otros gastos de explotación	(896.864)	(810.608)	86.256	10,6%
Amortización del inmovilizado	(750.692)	(755.230)	-4.538	-0,6%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(60.256)	(7.122)	53.134	746,1%
Total gastos	**(2.252.658)**	**(2.116.305)**	**136.353**	**6,4%**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**1.830.347**	**1.705.129**	**125.218**	**7,3%**
Ingresos financieros	3.204	7.056	-3.852	-54,6%
Gastos financieros	(124.247)	(117.966)	6.281	5,3%
Diferencias de cambio	(9)	12	-21	-175,0%
RESULTADO FINANCIERO	**(121.052)**	**(110.898)**	**10.154**	**9,2%**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**1.709.295**	**1.594.231**	**115.064**	**7,2%**
Impuesto sobre beneficios	(408.113)	(374.480)	33.633	9,0%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**1.301.182**	**1.219.751**	**81.431**	**6,7%**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**1.301.182**	**1.219.751**	**81.431**	**6,7%**

Tabla 8. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena han aumentado hasta 4.083,0 millones de euros en el período, un 6,8% respecto a 2017.

El crecimiento de los **ingresos ordinarios** ha sido del 5,5%, hasta 3.962,6 millones de euros. Este incremento de 207,7 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de las áreas de negocio (apartado 3).

Por su parte, la partida de **otros ingresos de explotación** refleja un aumento del 81,0% derivado principalmente de la aplicación de subvenciones procedentes del cobro en 2018 de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) por programas operativos para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Asimismo, incluye la aplicación a resultados de 26,7 millones de euros correspondientes a las subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, interrumpidas una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ha entrado en funcionamiento.

Por lo que respecta a la variación de los **gastos**, en este período se refleja un aumento del total de 6,4% (136,4 millones de euros), que se sitúa en un 10,4% excluyendo las amortizaciones, debido a las variaciones en los siguientes conceptos:

- Los aprovisionamientos se han reducido un 1,2% (2,1 millones de euros) debido principalmente a las condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea (ATM/CNS) suscrito con ENAIRE hasta 2021.

- Los gastos de personal muestran un aumento del 1,0% 3,6 millones de euros) debido principalmente a la provisión de la revisión salarial previsto para 2018 y a nuevas incorporaciones.

- Otros gastos de explotación aumentan un 10,6% (86,3 millones de euros), debido principalmente al efecto de la entrada en vigor de nuevos contratos con mayores costes asociados, como en los servicios de seguridad privada (20,2 millones de euros, +14,4%), en el servicio para personas con movilidad reducida (19,3 millones de euros, +52.4%), en limpieza (6,0 millones de euros, +10,7%), el incremento del gasto de mantenimientos (5,6 millones

de euros, +2,9%), así como en los nuevos contratos de gestión de salas VIP (8,7 millones de euros, +69,2%) debido a la incorporación de nuevas salas al modelo de gestión en propio. Asimismo, han aumentado los gastos de gestión asociados al cierre de la Base Aérea de Murcia San Javier (7,4 millones de euros) y el coste de las asistencias técnicas (5,6 millones de euros).

- La amortización del inmovilizado ha disminuido 4,5 millones de euros (0,6%) principalmente por la menor amortización derivada del fin de la amortización de ciertos activos, superior a la dotación de las nuevas inversiones en pistas y calles de rodaje.

- Los deterioros y bajas de inmovilizado han aumentado 53,1 millones de euros, debido principalmente a 46,2 millones de euros asociados al reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, no reutilizables en otro aeropuerto, al producidirse la interrupción de las operaciones comerciales en el mismo, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia comenzó su funcionamiento (ver Notas 6 y 7 de la Memoria).

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado hasta 2.581,0 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,9% respecto a 2017, incluyendo el impacto neto extraordinario de 19,6 millones de euros derivado de la interrupción de las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) ha comenzado su funcionamiento.

Excluido el efecto neto extraordinario derivado del reconocimiento del deterioro de los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier por importe de 46,2 millones de euros, y de la aplicación de 26,7 millones de euros de ingresos por subvenciones de capital relacionadas con los mencionados activos deteriorado, el EBITDA del periodo crece un 5,7%, hasta 2.600,6 millones de euros.

Por su parte, el margen de EBITDA del período se sitúa en el 63,2% (64,4% en 2017) y en el 63,7% excluyendo los mencionados impactos extraordinarios.

El **Resultado financiero neto** muestra un crecimiento interanual del gasto de 10,2 millones de euros.

El epígrafe “Gastos financieros” aumenta en 6,3 millones de euros (5,3%) debido principalmente al efecto de la reducción del volumen de deuda y del tipo de interés de préstamos y en sentido contrario, al impacto del coste de ruptura de la cobertura del tipo de interés asociada al préstamo con Depfa Bank que fue cancelado en el mes de julio (17,2 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 408,1 millones de euros, un incremento del gasto de 33,6 millones de euros, consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,9% (23,5% en el mismo período de 2017).

El **Resultado del ejercicio** ha alcanzado 1.301,2 millones de euros, un 6,7% superior al alcanzado al cierre de 2017.

5. Inversiones

En la red de aeropuertos el importe total de la inversión pagada en el período ha ascendido a 470,3 millones de euros, cifra que supone un aumento de 165,2 millones de euros (+54,2%) respecto a 2017, que fue de 305,0 millones de euros, debido fundamentalmente a las inversiones pagadas en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

En términos de ejecución, el volumen de inversión en la red ha ascendido a 460,1 millones de euros, un aumento de 17,7 millones de euros respecto a 2017.

En lo que respecta a las principales actuaciones puestas en servicio durante el año 2018, cabe señalar que se han centrado principalmente en el campo de vuelos y destacar, entre ellas, la regeneración del pavimento de pista en los aeropuertos de Barcelona, Tenerife Sur y Fuerteventura, y la mejora de diversas zonas del campo de vuelos en Santiago y Palma de Mallorca. En el área terminal, destacan la ampliación del sistema de climatización en Palma de Mallorca y un nuevo solado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, como principales ejecuciones en 2018. En cuanto a las actuaciones en instalaciones, es reseñable el incremento de la capacidad punta del sistema automático de transporte de equipajes (SATE) en la zona de facturación norte de Palma de Mallorca.

Respecto a las inversiones en ejecución durante este ejercicio y cuya duración se extenderá en próximos meses, cabe indicar que también están especialmente centradas en el campo de vuelos, y fundamentalmente en mejorar o ampliar las plataformas de los Aeropuertos Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Ibiza, Lanzarote y Girona-Costa Brava. Asimismo, están en ejecución los recrecidos de las pistas de Bilbao y Tenerife Norte, y las mejoras de edificios terminales, entre las que destacan el nuevo solado en Palma de Mallorca y la ampliación del edificio terminal de Reus. En el capítulo de instalaciones, destaca el suministro e instalación de pasarelas en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y las actuaciones en capacidad punta del sistema automático de transporte de equipajes (SATE) en la zona de facturación sur de Palma de Mallorca. También hay actuaciones en ejecución en el capítulo de medio ambiente, siendo reseñable el aislamiento térmico del edificio terminal de Palma de Mallorca y un nuevo alumbrado con tecnología led en el sistema automático de transporte de equipajes en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Finalmente cabe destacar la adecuación general del drenaje del Aeropuerto de Alicante.

Por lo que se refiere a actuaciones importantes iniciadas en 2018 son reseñables: la adecuación de salas VIP en Barcelona-El Prat, la remodelación del edificio del dique sur de dicho aeropuerto, la regeneración de pista 32R-14L del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y la remodelación de la galería comercial y sala de embarque en Gran Canaria.

Pista repavimentada Aeropuerto Tenerife Sur

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por la inversión en la red de aeropuertos españoles a 31 de diciembre de 2018 y su comparativa con 2017:

Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- En el ámbito de la seguridad las inversiones representan el 28% del total (frente al 30% del mismo periodo de 2017) y se han incrementado en 40 millones de euros, pasando de 91,8 a 131,8 millones de euros. De las actuaciones en seguridad operativa en la zona de movimiento de aeronaves, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas áreas del campo de vuelos de los aeropuertos de Fuerteventura, Tenerife Sur, Girona-Costa Brava y Bilbao, además de la mejora del balizamiento en Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En lo que respecta a la seguridad de las personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con sistemas automáticos de control de pasaportes, equipos de rayos X móviles y control de accesos.

- La inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el mantenimiento del servicio ha aumentado su representatividad sobre el total, del 33% en el año 2017 al 37% en 2018. Cuantitativamente también se ha incrementado desde 99,3 millones de euros a 172,5 millones de euros en este período (+73,8%). Entre las actuaciones realizadas destacan las mejoras en las plataformas de los aeropuertos de Palma de Mallorca (plataformas B y C), Tenerife Sur, Fuerteventura y del aeropuerto de Lanzarote, así como el suministro de pasarelas para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

- Las inversiones en capacidad han ascendido a 24,3 millones de euros, frente a 12,5 millones de euros de inversión en 2017. En el campo de vuelos, destaca la reconfiguración de la plataforma del dique sur del aeropuerto de Barcelona y en el aeropuerto Madrid, el suministro e instalación de equipos de asistencia a aeronaves en plataforma y nuevos puestos de estacionamiento. En los trabajos realizados en capacidad de las terminales destaca la mejora del sistema automático de transporte de equipajes en Palma de Mallorca.

- En el ámbito del medio ambiente la inversión ha ascendido a 18,5 millones de euros (3,2 millones más que en 2017). Este importe corresponde principalmente a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, a la instalación de sistemas de iluminación con tecnología eficiente en diversos aeropuertos de la red, a la construcción de un separador de hidrocarburos en el Aeropuerto de Valencia y a la adaptación a la normativa medioambiental de equipos frigoríficos en el aeropuerto de Madrid.

- En cuanto a expropiaciones, se han realizado pagos por importe de 0,2 millones de euros, frente a los 2,6 millones de euros pagados en el mismo período de 2017.

- En otras inversiones se reflejan actuaciones por importe de 123,0 millones de euros, un 47,0% más que en 2017 (83,7 millones de euros). En este apartado se incluyen las inversiones en tecnologías de la información, especialmente las destinadas al almacenamiento de la información y a mejorar infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos. También son reseñables las encaminadas a mejorar los Ingresos comerciales e inmobiliarios, entre las que destaca la mejora de los sistemas de aparcamientos en Barcelona-El Prat y la mejora de varios aparcamientos en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.217.379	13.553.833	-336.454	-2,5%
Activo corriente	895.533	1.049.785	-154.252	-14,7%
Total activo	**14.112.912**	**14.603.618**	**-490.706**	**-3,4%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	6.326.308	6.021.151	305.157	5,1%
Pasivo no corriente	6.453.286	7.223.152	-769.866	-10,7%
Pasivo corriente	1.333.318	1.359.315	-25.997	-1,9%
Total patrimonio neto y pasivo	**14.112.912**	**14.603.618**	**-490.706**	**-3,4%**

Tabla 9. Resumen de estado de situación financiero

El Activo no corriente ha disminuido en 336,5 millones de euros debido principalmente al descenso en 356,6 millones de euros del "Inmovilizado material", explicado por la evolución de la inversión en la red española que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas, incluyendo el reconocimiento del deterioro por importe de 46,2 millones de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos del aeropuerto Murcia San Javier que no han podido ser reutilizados en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) o en el resto de los aeropuertos de la red (ver Nota 3.2 de la Memoria).

Por su parte, el Activo corriente se ha reducido 154,3 millones de euros debido a la disminución del saldo de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" en 250,7 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos) y al aumento del saldo de "Deudas comerciales y otras deudas a cobrar" en 96,7 millones de euros, por el devengo al 31 de diciembre de 2018 de 117,8 millones de euros por rentas mínimas garantizadas (RMGA) (frente a los 75,8 millones de euros devengados por RMGA al cierre de 2017), por el cambio de la forma de pago de una compañía aérea, de pre-pago a aval en 2018 (28,4 millones de euros), así como por el aumento de la facturación del período.

El Patrimonio neto ha aumentado en 305,2 millones de euros como consecuencia principalmente de la diferencia entre el resultado del período (1.301,2 millones de euros) y los dividendos repartidos en el período (975,0 millones de euros).

La disminución del Pasivo no corriente en 769,9 millones de euros se debe esencialmente a la disminución del epígrafe de "Deuda con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" en 765,7 millones de euros, principalmente por el traspaso a corto plazo de 766,6 millones de euros asociados al pago de 798,1 millones de euros correspondientes a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, y a la cancelación anticipada de deuda de Depfa Bank, de cuyo importe total (166,1 millones de euros) 132,9 millones de euros se recogían en este epígrafe (ver movimiento en Nota 15 de la Memoria).

Asimismo, el saldo de "Periodificaciones a largo plazo" ha disminuido 42,2 millones de euros debido principalmente a la compensación de 41,7 millones de euros en la facturación efectuada durante el período, del anticipo cobrado en su día de World Duty Free Group España, S.A. para los contratos de alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España (ver Nota 20 de la Memoria).

Por su parte, el aumento en el epígrafe de "Fianzas recibidas a largo plazo" se debe a nuevas constituciones de fianzas por arrendatarios de los espacios comerciales de la Sociedad, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

La disminución de 26,0 millones de euros en el Pasivo corriente refleja principalmente las disminuciones en distintas partidas: 24,1 millones de euros en "Provisiones a corto plazo" (ver movimiento en Nota 21 de la Memoria); 31,6 millones de euros en "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" (ver movimiento en Nota 15 de la Memoria) y 15,7 millones de euros en "Deudas a corto plazo" (ver Nota 10 de la Memoria), compensadas

parcialmente por el incremento de la partida “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” en 44,2 millones de euros (ver Nota 16 de la Memoria), principalmente como consecuencia del aumento del saldo acreedor con Hacienda Pública por el aumento del Impuesto sobre Sociedades (ver Nota 22 de la Memoria).

El fondo de maniobra, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, que es habitualmente negativo en la Sociedad por su operativa y su estructura de financiación, se sitúa en -437,8 millones de euros al cierre del período (-309,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2017), por las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2018 en 6.335,8 millones frente a 6.865,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, y la ratio asociada continúa reduciéndose:

Miles de euros	**2018**	**2017**
Deuda Financiera Bruta contable	6.803.248	7.583.866
Efectivo y equivalentes al efectivo	467.444	718.115
Deuda Financiera Neta contable	**6.335.804**	**6.865.751**
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA[(1)]	**2,5x**	**2,8x**

[(1)] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 10. Deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A.

Durante el período se ha amortizado deuda por importe de 798,1 millones de euros, incluyendo 166,1 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada del préstamo a tipo fijo que Aena mantenía con Depfa Bank.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 1,30% (1,45% a 31 de diciembre de 2017).

Respecto a la amortización anticipada de la totalidad del préstamo vivo que Aena mantenía con Depfa Bank por importe de 166,1 millones de euros, cabe señalar que se realizó el 18 de julio, en respuesta a la aplicación de la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia. Esta Circular, que completaba la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013, obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE (de la que Aena es co-acreditada) una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0%.

En cumplimiento de las condiciones contractuales de dicho préstamo, en 2018 se ha procedido al pago del coste de ruptura de la cobertura de tipo de interés asociada, por importe de 17,2 millones de euros. Este importe se devengó íntegramente en el momento del pago.

Asimismo, es destacable que con fecha 13 de diciembre de 2018, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (”ESG-linked RCF”) por importe de 800 millones de euros reforzando su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo.

Con esta operación, la Sociedad amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años) aprovechando las condiciones favorables del mercado. La característica más destacada de esta línea de crédito es que el tipo de interés se fija en función, no sólo del rating crediticio, sino también de la evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG “Environmental, Social and Governance”).

Simultáneamente, Aena canceló las líneas de crédito bilaterales que mantenía por un importe de 1.000 millones de euros y vencimiento en 2019.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

Por lo que se refiere a la información sobre el periodo medio de pago (PMP) a proveedores de Aena S.M.E., S.A.:

Días	2018
Período medio de pago a proveedores	48
Ratio de operaciones pagadas	51
Ratio de Operaciones pendientes de pago	21

Tabla 11. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales*, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la Sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información exacta sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del balance.

Miles de euros	2018
Total pagos realizados	845.628
Total pagos pendientes	96.975

Tabla 12. Saldo referente a proveedores

En el acumulado del período, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2018	2017	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.894.731	1.954.311	-59.580	-3,1%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-479.853	-317.831	-162.022	-33,8%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.665.549	-1.401.123	-264.426	-15,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	718.115	482.758	235.357	32,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**467.444**	**718.115**	**-250.671**	**-53,6%**

Tabla 13. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Las necesidades de financiación de la Sociedad y el pago del dividendo por importe de 975,0 millones de euros (con cargo al resultado del ejercicio 2017 de la sociedad matriz), han sido cubiertas durante el período con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (1.894,7 millones de euros) y por la reducción del saldo de tesorería hasta 467,4 millones de euros, desde los 718,1 millones de euros iniciales, permitiendo financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (470,3 millones de euros), la amortización de la deuda según el calendario establecido (632,0 millones de euros) y la amortización anticipada correspondiente a la deuda con Depfa (166,1 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto compañías aéreas como arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado en el periodo (+4,5%), hasta 2.576,9 millones de euros, desde 2.462,1 millones de euros en 2017, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.581,0 millones de euros al cierre del período, frente a 2.460,4 millones de euros en 2017.

No obstante lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación durante el período (1.894,7 millones de euros) refleja una disminución del 3,1% respecto a 2017 debido al efecto derivado del cobro de 110,5 millones de euros en el primer trimestre de 2017 en concepto de devolución del impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2015 y por el cambio en 2018 de la forma de pago de una compañía aérea de pre-pago a aval (28,4 millones de euros). Excluyendo ambos efectos, el flujo de caja operativo habría aumentado un 4,1% (79,3 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo ha ascendido a 479,9 millones de euros frente a 317,8 millones de euros en 2017 y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 470,3 millones de euros (305,0 millones de euros en 2017).

Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad (ver apartado “5. Inversiones”).

Dentro de las actividades de inversión también se recogen pagos por importe de 12,9 millones de euros por depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas (correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de la Sociedad, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos) y cobros de otros activos financieros por importe de 10,1 millones de euros, principalmente 9,9 millones de euros en concepto de devolución de la garantía constituida con ocasión de la participación en el concurso para el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos por 975,0 millones de euros y a la devolución del principal de la deuda en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato y a la amortización anticipada de la deuda con Depfa, por un total de 798,1 millones de euros. La principal entrada de flujos ha correspondido al cobro de 88,1 millones de euros de subvenciones FEDER (ver Nota 19.d de la Memoria).

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera se describen en la Nota 5 de la Memoria ("Gestión de los riesgos operativos y financieros").

En el ámbito operativo, en dicho apartado se desarrollan, por un lado, los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA"), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Por otra parte, se detallan los riesgos de explotación, derivados de diversos factores que pueden afectar la actividad de la Sociedad por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, incluyendo los riesgos considerados por la Sociedad tras el referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), cuya concreción final está sujeta tanto al proceso de negociación que el Gobierno Británico está desarrollando con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de salida, como a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar ante la eventualidad de una salida sin acuerdo.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa de Aena está expuesta, el contenido de la indicada Nota 3 de la Memoria consolidadas describe diversos riesgos: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez.

Adicionalmente, el capítulo 3 del ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018, que se presenta separadamente, completa la información de este apartado.

9. Principales litigios

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia. De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.
(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, ENAIRE y la DGAC, en el que se exponía el modo en el que se iba a proceder a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indicaba que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exigía realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se han realizado han sido las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 *Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de*

[1] Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ era finales de noviembre de 2017, siempre que fuese posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

Con fecha 4 de septiembre de 2017, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre anterior, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concedía una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado debería pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre de 2017, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre de 2017, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre de 2017, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concedía una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluyó el 22 de febrero de 2018.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se recibió providencia del Tribunal Superior de Justicia mediante la cual se requiere al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días informara a la Sala sobre "si para la valoración técnica pendiente sobre el ruido necesaria para la ejecución de la sentencia es imprescindible la entrada en el domicilio propiedad de uno de los vecinos, dadas las muchísimas dificultades que se están produciendo para llevar a cabo la medición en el mismo". Dicha solicitud se producía toda vez que se había completado la totalidad de las actuaciones a realizar, a excepción de la evaluación de los niveles de ruido en la vivienda del vecino mencionado, en la que, hasta la fecha no se había conseguido permiso del ocupante (arrendatario) para acceder a la misma.

En su escrito de 15 de marzo el Abogado del Estado, aportando los informes elaborados al efecto, solicitó al TSJ que declarase que no era necesaria la entrada en la vivienda del vecino mencionado para dar por ejecutada la sentencia, añadiendo que, en cualquier caso, las ejecutadas (Ministerio de Fomento, ENAIRE y Aena) procederían a realizar cuantas acciones la Sala considerase necesarias para completar la ejecución. Por Providencia de fecha 22 de marzo de 2018, se confirió, a las partes y al Ministerio Fiscal, el plazo de un mes para realizar alegaciones sobre la documentación presentada por el Abogado del Estado relativas a todas las actuaciones e informes que se habían realizado hasta este momento para el cumplimiento del mandato del Tribunal Supremo. Por sucesivas peticiones de las partes se fue ampliando el plazo para presentar alegaciones, habiendo terminado este plazo el pasado día 15 de junio de 2018, tras el cual, el TSJ de Madrid dictó Auto con fecha 30 de julio de 2018 que acordaba:

(i) Desestimar la alegación de falta de legitimación de un vecino.

(ii) Declarar ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008.

Posteriormente, varios de los residentes de la Ciudad Santo Domingo presentaron recurso de reposición contra el Auto del TSJ de 30 de julio de 2018, sobre el que con fecha 14 de septiembre de 2018, Aena presentó escrito de impugnación.

Mediante Auto de fecha 21 de diciembre de 2018 el TSJ desestimó el recurso de reposición contra el que cabe recurso de casación. El 1 de febrero de 2019 los vecinos anunciaron recurso de casación contra los Autos de fecha 30 de julio de 2018 y 21 de diciembre de 2018. En este punto, el TSJ debe decidir sobre la admisión del recurso y emplazar a Aena para personarse ante el Tribunal Supremo.

10. Información no financiera

El ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 forma parte de este Informe de Gestión, se presenta separadamente y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es). Dicho documento ha sido elaborado en línea con los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018 de información no financiera y diversidad, aprobada el 13 de diciembre de 2018 por el Congreso de los Diputados, por la que se modifican el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad (procedente del Real Decreto Ley 18/2017, de 24 de noviembre).

11. Recursos humanos

En el ámbito de los recursos humanos, para impulsar las acciones previstas en el Plan Estratégico 2018-2021, se han definido acciones con la finalidad de planificar y prever las personas y los cambios organizativos necesarios para acometer el incremento de la actividad y los nuevos roles y retos, así como medidas de mejora de las condiciones de trabajo, facilitación de la formación y desarrollo del talento y las capacidades profesionales, fomentando la diversidad e igualdad.

Las actuaciones más relevantes desarrolladas durante 2018 relativas a la selección, desarrollo/promoción y formación en Aena S.M.E., S.A. que se detallan a continuación, se completan con la información relativa a los recursos humanos contenida en el capítulo 7 del ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 (apartado “Las personas en Aena”).

Procesos de selección

Durante 2018 se han llevado a cabo los siguientes procesos selectivos:

- Finalización de la Provisión Interna de 18 de diciembre de 2017 para no titulados. A través de este proceso se han resuelto 211 plazas, de las cuales han sido adjudicadas 128 plazas con candidatos de bolsa interna, 79 plazas se han cubierto con candidatos de bolsa externa y 4 plazas quedan pendientes de un nuevo proceso de provisión Interna.
- Finalización de la Convocatoria de Selección Externa para Titulados Universitarios. Esta convocatoria comenzó en 2017 y ha finalizado en 2018 quedando las plazas cubiertas y las bolsas constituidas.
- Convocatoria de Bolsas de Candidatos para la ocupación de “Apoyo Atención a Pasajeros, Usuarios y Clientes” a través de los Servicios Públicos de Empleo.
- Con fecha 28 de junio de 2018 y 22 de noviembre de 2018 se han llevado a cabo dos procesos de selección para contrataciones no fijas en 16 aeropuertos de la red, de técnicos no universitarios.
- Convocatoria de Provisión interna de titulados universitarios, con fecha 13 de diciembre de 2018, que dará la oportunidad a todos los empleados fijos de la empresa a presentarse a un proceso de promoción, desarrollo y/o reorientación de su trayectoria profesional.
- Becas: 72 estudiantes universitarios de los últimos cursos, han recibido becas para realizar prácticas académicas durante 2018, lo que les ha dato la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial en Aena.

Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Se ha continuado con la realización de acciones formativas orientadas a la transformación cultural y digital.

Se han realizado formaciones de carácter conductual y técnico para favorecer un mejor y mayor conocimiento de Aena por todos los empleados, con la intención de incrementar el sentido de pertenencia y la implicación de todos. Se ha continuado con la formación para la diversidad y la igualdad y para asegurar el cumplimiento normativo. Como en años anteriores, uno de los pilares principales de la formación ha sido la dedicada a asegurar los niveles de seguridad física y operacional en todos nuestros aeropuertos.

Transformación Digital

Asimismo, durante 2018 se ha avanzado en la hoja de ruta de la Transformación Digital para abordar la modernización de los sistemas de gestión de Recursos Humanos en los próximos años con el objetivo fundamental de apoyar desde el área de recursos humanos con acciones concretas de formación e información y, al mismo tiempo, continuar con la automatización de procesos y desarrollar aplicativos propios que redunden en una mayor eficiencia en el trabajo y en la modernización del área.

12. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 10 del ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA: Informe de Responsabilidad Corporativa 2018 (apartado “Cash flow social”) sobre los volúmenes de contratación adjudicados por Aena en 2018 es destacable señalar la transformación digital que la Sociedad está llevando a cabo en los procesos de contratación comercial y de proveedores.

En el año 2018, es especialmente destacable la entrada en vigor el 9 de marzo de 2018 de la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014*, que afecta a los procesos de contratación de proveedores de Aena.

El programa de *Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena* tiene carácter plurianual y se compone de más de 10 proyectos distintos, relacionados entre sí, que permitirán la automatización y mejora de los procesos de contratación, así como la disminución de los plazos y trámites administrativos, tanto para los operadores económicos como para las unidades de contratación de Aena.

En cumplimiento de la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, durante el ejercicio 2018 se ha definido, analizado, desarrollado e implementado la plataforma de presentación electrónica de ofertas PPO, que permite a los licitadores llevar a cabo la presentación telemática de sus proposiciones u ofertas en los expedientes.

13. Evolución bursátil

Durante 2018, la evolución de la cotización de la acción ha fluctuado entre un máximo de 179,5 euros y un mínimo de 133,0 euros. La acción ha cerrado el período en 135,8 euros, una caída del 19,7% que refleja en gran medida la evolución general del mercado español en este período, en el que el IBEX35 acumuló una pérdida del 15,0%.

Figura 7. Evolución bursátil

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid en 2018, se resumen en la siguiente tabla:

2018	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	87.945.064
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	344.883
Capitalización €	20.362.500.000
Precio de cierre €	135,75
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	119,7%

Tabla 14. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2018 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

14. Otros hechos

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2018 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se ha inaugurado el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) con fecha 15 de enero de 2019, habiendo comenzado el inicio de sus operaciones. Con esta entrada en funcionamiento de AIRM, tal y como estaba previsto en el “Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

ANEXOS:

I. Estados financieros
II. Resumen de Hechos Relevantes publicados
III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros

Balance a 31 de diciembre de 2018 y 2017

Miles de euros	2018	2017
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado intangible	99.302	98.809
Inmovilizado material	12.611.779	12.968.405
Inversiones inmobiliarias	138.183	135.108
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	174.723	165.032
Inversiones financieras a largo plazo	74.528	71.686
Deudas comerciales no corrientes	3.259	2.830
Activos por impuesto diferido	115.605	111.963
	13.217.379	**13.553.833**
Activos corrientes		
Existencias	6.641	6.457
Deudores comerciales y otras deudas a cobrar	411.912	315.171
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	1.288	2.790
Inversiones financieras a corto plazo	1.594	1.613
Periodificaciones a corto plazo	6.654	5.639
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	467.444	718.115
	895.533	**1.049.785**
Total activos	**14.112.912**	**14.603.618**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Fondos propios	5.995.162	5.669.083
Ajustes por cambio de valor	(66.963)	(61.992)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	398.109	414.060
	6.326.308	**6.021.151**
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Provisiones a largo plazo	92.862	79.547
Fianzas recibidas a largo plazo	123.186	102.483
Deudas a largo plazo	717.487	708.183
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5.338.514	6.104.218
Periodificaciones a largo plazo	43.157	85.325
Pasivos por impuestos diferidos	138.080	143.396
	6.453.286	**7.223.152**
Pasivos corrientes		
Provisiones a corto plazo	59.808	83.867
Deudas a corto plazo	257.516	273.203
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	653.013	684.646
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	321.267	277.102
Periodificaciones a corto plazo	41.714	40.497
	1.333.318	**1.359.315**
Total pasivos	**7.786.604**	**8.582.467**
Total patrimonio neto y pasivos	**14.112.912**	**14.603.618**

ANEXO I: Estados financieros

Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017 y 2018

Miles de euros	2018	2017
Actividades continuadas		
Importe neto de la cifra de negocio	3.962.568	3.754.904
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.747	4.432
Aprovisionamientos	(173.862)	(175.920)
Otros ingresos de explotación	12.935	10.689
Gastos de personal	(370.984)	(367.425)
Otros gastos de explotación	(896.864)	(810.608)
Amortización del inmovilizado	(750.692)	(755.230)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	95.076	42.504
Excesos de provisiones	7.679	8.905
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(60.256)	(7.122)
Resultado de explotación	**1.830.347**	**1.705.129**
Ingresos financieros	3.204	7.056
Gastos financieros	(124.247)	(117.966)
Diferencias de cambio	(9)	12
Resultado financiero	**(121.052)**	**(110.898)**
Resultado antes de impuestos	**1.709.295**	**1.594.231**
Impuesto sobre beneficios	(408.113)	(374.480)
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	**1.301.182**	**1.219.751**
Resultado del ejercicio	**1.301.182**	**1.219.751**

ANEXO I: Estados financieros

Estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017 y 2018

Miles de euros	2018	2017
Resultado del ejercicio antes de impuestos	1.709.295	1.594.231
Ajustes del resultado:	**867.587**	**867.895**
Amortización del inmovilizado	750.692	755.230
Correcciones valorativas por deterioro	(530)	(6.072)
Imputación de subvenciones	(95.076)	(42.504)
Deterioro de inmovilizado	46.249	-
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	15.835	10.092
Ingresos financieros	(3.204)	(7.056)
Gastos financieros y diferencias de cambio	86.923	77.424
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	37.333	40.530
Variación de provisiones	29.653	41.316
Otros	(288)	(1.065)
Cambios en el capital corriente	**(178.107)**	**(126.999)**
Existencias	(184)	569
Deudores y otras cuentas a cobrar	(112.513)	(18.777)
Otros activos corrientes	12	17
Acreedores y otras cuentas a pagar	(14.659)	(60.390)
Otros pasivos corrientes	(49.969)	(47.031)
Otros activos y pasivos no corrientes	(794)	(1.387)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(504.044)**	**(380.816)**
Pagos de intereses	(115.727)	(123.751)
Cobros de intereses	1.079	337
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	(389.396)	(257.402)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**1.894.731**	**1.954.311**
Pagos por inversiones	**(491.656)**	**(317.955)**
Empresas del grupo y asociadas	(8.500)	-
Inmovilizado intangible	(20.790)	(31.220)
Inmovilizado material	(445.051)	(272.971)
Inversiones inmobiliarias	(4.410)	(831)
Otros activos financieros	(12.905)	(12.933)
Cobros por desinversiones	**11.803**	**124**
Empresas del grupo y asociadas	1.700	-
Inmovilizado material	33	-
Otros activos	10.070	124
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**(479.853)**	**(317.831)**

ANEXO I: Estados financieros

Estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017 y 2018 (continuación)

Miles de euros	2018	2017
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	**88.097**	**9.340**
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	88.097	9.340
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**(778.646)**	**(835.862)**
Emisión:		
- Deudas con entidades de crédito	-	650.000
- Otras	31.728	22.794
Devolución y amortización de:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	(798.060)	(1.497.288)
- Otras deudas	(12.314)	(11.368)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	**(975.000)**	**(574.601)**
Dividendos	(975.000)	(574.601)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	**(1.665.549)**	**(1.401.123)**
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	**(250.671)**	**235.357**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del período	**718.115**	**482.758**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del período	**467.444**	**718.115**

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
260536	10/01/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
260991	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
260992	25/01/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
261748	20/02/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2017
262159	27/02/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2017
262162	27/02/2018	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2017
262164	27/02/2018	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2017
262165	27/02/2018	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2017
262170	27/02/2018	Información sobre dividendos	Dividendo correspondiente al ejercicio 2017
262171	27/02/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Previsión de tráfico de pasajeros para el año 2018
262172	27/02/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
262602	07/03/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2018
262955	15/03/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de la Vicesecretaria del Consejo de Administración
263764	05/04/2018	Otros sobre operaciones corporativas	La sociedad comunica el no ejercicio del derecho de compra sobre el 49% de la Sociedad London Luton Airport Holding III Ltd
263927	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
263928	10/04/2018	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales. - Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la ratificación del nombramiento de consejeros por la Junta General de Accionistas
263929	10/04/2018	Información sobre dividendos. - Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo
264212	17/04/2018	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service Ltd. ha elevado la calificación crediticia de AENA
264217	17/04/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2018
264560	25/04/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2018
265651	14/05/2018	Calificaciones crediticias	Fitch Ratings confirma la calificación crediticia "A" con perspectiva estable a AENA S.M.E., S.A.
265695	15/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited están realizando por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,6% de su capital social.
265702	16/05/2018	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Citigroup Global Markets Limited y UBS Limited remiten detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA, S.M.E S.A., representativas de aproximadamente 2,7% de su capital social, por cuenta de TCI Luxembourg, S.Á.R.L. y Talos Capital Designated Activity Company.
266240	29/05/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica las líneas de actuación del Plan Estratégico aprobado por el Consejo de Administración y la fecha propuesta para su presentación.

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados (continuación)

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
266242	29/05/2018	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica que el Consejo de Administración ha aprobado la política de dividendos
266371	01/06/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	Plan Estratégico: Aplazamiento de presentación
267046	21/06/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de miembros consejo de Administración y Comisiones de Aena S.M.E., S.A.
267916	16/07/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Auditoría y de la Comisión Ejecutiva.
267917	16/07/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Auditoría y de la Comisión Ejecutiva. Se rectifica la versión en inglés
267971	17/07/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1S 2018
268251	24/07/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2018
268252	24/07/2018	Información sobre resultados	Presentación de resultados 1S 2018
269270	03/09/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
269682	18/09/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos. - Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la fecha de presentación del Plan Estratégico
269837	24/09/2018	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica la dimisión de un miembro del Consejo de Administración
270376	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La sociedad publica la presentación del Plan Estratégico 2018-2021 a analistas e inversores
270377	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La sociedad comunica la previsión de tráfico de pasajeros para 2019
270383	10/10/2018	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad adjunta Nota de prensa relativa a la presentación del plan estratégico 2018-2021
270752	23/10/2018	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2018
271028	30/10/2018	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2018
271029	30/10/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de un Consejero Dominical
271030	30/10/2018	Otros sobre gobierno corporativo	La sociedad comunica el cambio de domicilio social
271043	30/10/2018	Otros sobre gobierno corporativo	La sociedad comunica el cambio de domicilio social
271045	30/10/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de un Consejero Dominical
271950	27/11/2018	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica el nombramiento de una Consejera dominical y miembro de la Comisión de Auditoría

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2018 forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2018

El Consejo de Administración de la Sociedad Aena, S.M.E, S.A. en fecha 26 de febrero de 2019, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas anuales individuales y el Informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente y Consejero Delegado:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero:	Dª. Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	Dª. Angélica Martínez Ortega	
Consejero:	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero:	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero:	Dª. Marta Bardón Fernández-Pacheco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Antoni Duran i Lleida	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	