



Aena S.M.E., S.A.

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2019

Informe de Gestión

Ejercicio 2019

(Junto con el Informe de Auditoría)



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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

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

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2019, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.a) de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

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* de nuestro informe.

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales 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.

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 del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos	
Véanse notas 2 e), 4 p) y 23 b) de las cuentas anuales	
<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Los ingresos aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2019, a 2.768.380 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos.</p> <p>Debido a la significatividad de estos ingresos aeronáuticos, a la complejidad de los sistemas y procesos que la Sociedad 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.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles. – la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de estos ingresos aeronáuticos. – la realización de recálculos de dichos ingresos aeronáuticos registrados en el ejercicio 2019, 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 cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2019, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión 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, 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, 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, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad 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 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 el informe de gestión incluye una referencia relativa a que la información no financiera mencionada en el apartado a) anterior se presenta en el informe de gestión consolidado del Grupo Aena en el que la Sociedad se integra, que la información del IAGC, mencionada en dicho apartado, se incluye en el informe de gestión, y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2019 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

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

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad 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 administradores tienen intención de liquidar la sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.



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

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

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales 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.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas 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, 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 de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, 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 de la Sociedad 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 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 la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de Aena S.M.E., S.A. 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 entidad 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 entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales 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

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad de fecha 25 de febrero de 2020.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de junio de 2016 nos nombró como auditores por un periodo 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

25 de febrero de 2020



AENA S.M.E., S. A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

Índice

	<u>Página</u>
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	35
6 Inmovilizado intangible	41
7 Inmovilizado material	44
8 Inversiones inmobiliarias	51
9 Arrendamientos	54
10 Instrumentos financieros	56
11 Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	60
12 Operaciones y saldos con partes vinculadas	71
13 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	76
14 Inversiones financieras a corto plazo	77
15 Deudas financieras	77
16 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	87
17 Existencias	88
18 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	88
19 Patrimonio neto	88
20 Periodificaciones	92
21 Provisiones	93
22 Administraciones Públicas y Situación fiscal	99
23 Ingresos y gastos	105
24 Otra información	109
25 Honorarios de Auditoría	111
26 Avals, Compromisos y otras garantías	111
27 Compromisos medioambientales	111
28 Contingencias	113
29 Hechos posteriores al cierre	117

AENA S.M.E., S.A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	2019	2018
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	6	110.687	99.302
Activo intangible, acuerdo de concesión		9.386	10.050
Aplicaciones informáticas		42.164	39.687
Otro inmovilizado intangible		1.897	1.267
Inmovilizado en curso		57.240	48.298
Inmovilizado material	7	12.417.714	12.611.779
Terrenos y construcciones		10.339.219	10.536.781
Instalaciones técnicas y maquinaria		382.899	372.380
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.205.127	1.348.202
Otro inmovilizado material		3.834	3.162
Inmovilizado en curso		486.635	351.254
Inversiones inmobiliarias	8	140.928	138.183
Terrenos y construcciones		140.797	138.015
Otras instalaciones		131	168
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		516.638	174.723
Instrumentos de patrimonio	11	176.638	174.723
Créditos a empresas	10-11	340.000	-
Inversiones financieras a largo plazo	10-11	80.840	74.528
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		80.660	74.348
Deudas comerciales no corrientes		4.363	3.259
Derecho de crédito a largo plazo	10	4.363	3.259
Activos por impuesto diferido	22	103.975	115.605
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		13.375.145	13.217.379
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	17	6.148	6.641
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	13	461.709	411.912
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	444.496	391.602
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	1.083	3.161
Deudores varios	10-13	7.735	7.542
Personal	10-13	769	865
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	7.626	8.742
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	11-12	30.282	1.288
Créditos a empresas	12	30.212	1.288
Otros activos financieros		70	-
Inversiones financieras a corto plazo	14	1.610	1.594
Créditos a empresas	10-12	172	151
Otros activos financieros	10	1.438	1.443
Periodificaciones a corto plazo	20	5.509	6.654
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	18	149.375	467.444
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		654.633	895.533
TOTAL ACTIVO		14.029.778	14.112.912

AENA S.M.E., S.A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018
(Expresado en miles de euros)

<u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u>	Nota	2019	2018
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	19	6.376.945	5.995.162
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19b	133.714	113.626
Reserva Legal	19b	300.000	300.000
Otras Reservas	19b	1.921.037	1.679.486
Resultado del ejercicio	19b	1.421.326	1.301.182
Ajustes por cambios de valor	19c	(94.333)	(66.963)
Operaciones de cobertura		(94.333)	(66.963)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7-19d	373.002	398.109
TOTAL PATRIMONIO NETO		6.655.614	6.326.308
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	21	84.193	92.862
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		9.541	9.313
Actuaciones medioambientales		61.637	59.708
Otras provisiones		13.015	23.841
Fianzas recibidas a largo plazo	10	144.750	123.186
Deudas a largo plazo	10	353.412	717.487
Deudas con entidades de crédito	10-15b	250.000	649.913
Acreeedor por arrendamiento financiero	9-10	9.036	10.697
Derivados	10-15d	94.115	56.543
Otros pasivos financieros		261	334
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	10-12-15	4.705.603	5.338.514
Periodificaciones a largo plazo	20	9.378	43.157
Pasivos por impuesto diferido	22	129.710	138.080
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		5.427.046	6.453.286
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	21	84.303	59.808
Deudas a corto plazo	10	867.508	257.516
Obligaciones y otros valores negociables	10-15c	159.000	-
Deudas con entidades de crédito	10-15b	391.040	1.841
Acreeedor por arrendamiento financiero	9-10	1.673	1.655
Derivados	10-15d	31.662	32.740
Otros pasivos financieros	10	284.133	221.280
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-12-15	648.898	653.013
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	16	308.158	321.267
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	24.141	25.372
Acreeedores varios	10-16	164.933	171.947
Personal	10-16	30.373	27.975
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	32.010	46.359
Anticipos de clientes	10-16	56.701	49.614
Periodificaciones a corto plazo	20	38.251	41.714
TOTAL PASIVO CORRIENTE		1.947.118	1.333.318
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		14.029.778	14.112.912

AENA S.M.E., S.A.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018
(Expresado en miles de euros)

<u>OPERACIONES CONTINUADAS</u>	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Importe neto de la cifra de negocios	23b	4.159.546	3.962.568
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	5.099	4.747
Aprovisionamientos	23a	(170.205)	(173.862)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.220)	(630)
Trabajos realizados por otras empresas		(168.985)	(173.232)
Otros ingresos de explotación		12.107	12.935
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		10.991	11.228
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.116	1.707
Gastos de personal	23c	(402.881)	(370.984)
Sueldos, salarios y asimilados		(290.749)	(272.768)
Cargas sociales		(115.419)	(106.371)
Provisiones		3.287	8.155
Otros gastos de explotación		(957.755)	(896.864)
Servicios exteriores	23d	(794.290)	(737.780)
Tributos	23e	(149.517)	(148.787)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(13.024)	530
Otros gastos de gestión corriente		(924)	(10.827)
Amortización del inmovilizado	6-7-8	(716.985)	(750.692)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	19d	39.655	95.076
Excesos de provisiones	23g	4.701	7.679
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(21.106)	(60.256)
Deterioros y pérdidas	3.2	-	(46.249)
Resultados por enajenaciones y otras	6-7	(9.339)	(15.835)
Otros resultados		(11.767)	1.828
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		1.952.176	1.830.347
Ingresos financieros	23f	4.808	3.204
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		1.472	1.029
- De terceros		2.850	1.571
Activación de gastos financieros	6-7	486	604
Gastos financieros	23f	(96.265)	(124.247)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	15-19c	(76.621)	(106.967)
- Por deudas con terceros		(19.506)	(17.161)
- Por actualización de provisiones	21	(138)	(119)
Diferencias de cambio	23f	(41)	(9)
RESULTADO FINANCIERO	23f	(91.498)	(121.052)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		1.860.678	1.709.295
Impuesto sobre beneficios	22	(439.352)	(408.113)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		1.421.326	1.301.182
RESULTADO DEL EJERCICIO		1.421.326	1.301.182

AENA S.M.E., S.A.

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018
(Expresado en miles de euros)**

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2019	2018
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		1.421.326	1.301.182
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo		(70.192)	(43.961)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	6.179	73.808
Por ganancias y pérdidas actuariales		(5)	(96)
Efecto impositivo		16.004	(7.438)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(48.014)	22.313
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19c	33.699	37.333
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	(39.655)	(95.076)
Efecto impositivo		1.489	14.436
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(4.467)	(43.307)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		1.368.845	1.280.188

AENA S.M.E., S.A.

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018
(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 2018	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
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.421.326	-	-	(4)	(27.370)	(25.107)	1.368.845
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(39)	-	-	(39)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(1.039.500)	-	-	(1.039.500)
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	(1.301.182)	20.088	-	1.281.094	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2019	1.500.000	1.100.868	1.421.326	133.714	300.000	1.921.037	(94.333)	373.002	6.655.614

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 Y 2018

(Expresado en miles de euros)

	Nota	2019	2018
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		2.050.176	1.894.731
Resultado del ejercicio antes de impuestos		1.860.678	1.709.295
Ajustes del resultado		834.894	867.587
Amortización del inmovilizado	6-7-8	716.985	750.692
Correcciones valorativas por deterioro	13	13.024	(530)
Imputación de subvenciones	19d	(39.655)	(95.076)
Deterioro de inmovilizado	6-7	-	46.249
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		9.339	15.835
Ingresos financieros	23f	(4.808)	(3.204)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	62.607	86.923
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	23f, 15	33.699	37.333
Variación de provisiones		44.681	29.653
Otros		(978)	(288)
Cambios en el capital corriente		(132.541)	(178.107)
Existencias		493	(184)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(61.410)	(112.513)
Otros activos corrientes		412	12
Acreedores y otras cuentas a pagar		(16.987)	(14.659)
Otros pasivos corrientes		(53.892)	(49.969)
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.157)	(794)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		(512.855)	(504.044)
Pagos de intereses		(84.899)	(115.727)
Cobros de intereses		1.590	1.079
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		(429.197)	(389.396)
Otros pagos / (cobros)		(349)	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(868.239)	(479.853)
Pagos por inversiones		(900.735)	(491.656)
Empresas del grupo y asociadas		(401.915)	(8.500)
Inmovilizado intangible		(31.440)	(20.790)
Inmovilizado material		(451.259)	(445.051)
Inversiones inmobiliarias		(7.660)	(4.410)
Otros activos financieros		(8.461)	(12.905)
Cobros por desinversiones		32.496	11.803
Empresas del grupo y asociadas		30.000	1.700
Inmovilizado material		347	33
Otros activos financieros		2.149	-
Otros activos		-	10.070
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		(1.500.006)	(1.665.549)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		6.453	88.097
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19d	6.453	88.097
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(466.959)	(778.646)
Emisión:			
- Valores negociables	15c	159.000	-
- Deudas con entidades de crédito	15b	641.000	-
- Otras		60.117	31.728
Devolución y amortización de:			
- Deudas con entidades de crédito	15b	(650.000)	-
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15a	(633.744)	(798.060)
-Otras deudas		(43.332)	(12.314)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	19	(1.039.500)	(975.000)
Dividendos		(1.039.500)	(975.000)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(318.069)	(250.671)
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		467.444	718.115
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		149.375	467.444

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.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 25 de febrero de 2020 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 2019, 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 25 de febrero de 2020, 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 (DUFY)

Durante el ejercicio 2013, AENA S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (DUFY) 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 influyen en 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 2019, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2018.

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 debía calificarse 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 inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) el 15 de enero de 2019, la Base Aérea de San Javier quedó destinada exclusivamente a la aviación militar. Por ello, Aena realizó 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.

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) utilizó 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 permitió que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier pudieran 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 permitió que la Sociedad continuase con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conllevaba, 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 fue de 1.191 miles de euros, que se correspondía con el valor neto contable de la misma, según resultaba de la parte de los libros de AENA que correspondía a la actividad segregada. El tratamiento contable de la segregación supuso 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.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A continuación, se presentan los elementos del activo y del pasivo del Patrimonio segregado en 2018 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	-
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 entendieron 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, fue la 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

AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El resultado de 5.122 miles de euros se reconoció 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 recogió la correspondiente partida a pagar intragrupo en las cuentas anuales del ejercicio 2018 (ver Nota 12), puesto que la caja generada por dichas operaciones permaneció en el sistema de tesorería de Aena.

Asimismo, con fecha 15 de enero de 2019 se produjo la interrupción de las operaciones aéreas civiles en la Base Aérea de Murcia San Javier. Este hecho se consideró que constituía 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, eran insignificantes, pudo estimarse que el valor en uso de San Javier estaba muy cercano a su valor razonable menos los costes de venta. En consecuencia, se realizó el test de deterioro al nivel individual de dicho aeropuerto y se reconoció en 2018 una pérdida por deterioro por importe de 46.249 miles de euros correspondiente al importe en libros de todos los activos que no pudieron 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 aplicó 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 negativo en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 2018 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 incurrían.

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:

	<u>Años</u>
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, se aplicó un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 componía 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, entendiéndose 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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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:

	<u>Años</u>
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:

	<u>Años</u>
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.

	<u>Años</u>
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). Los descuentos comerciales, las rebajas obtenidas, otras partidas similares y los intereses incorporados al nominal de los débitos se deducen en la determinación del precio de adquisición. 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 2019 y 2018 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 860.766 miles de euros en 2019 (2018: 786.158 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 223.604 miles de euros en 2019 (2018: 228.308 miles de euros), un aumento de la cifra de negocios de 284.014 miles de euros en 2019 (2018: 238.838 miles de euros), y un incremento del beneficio neto del ejercicio 2019 por importe de 20.696 miles de euros (2018: 26.700 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:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Tipo de interés técnico:	0,50%	1,51 %
Crecimiento salarial:	3,85% en 2020 y 2% siguientes	2,75 %
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:

	2019	2018
Tipo de interés técnico:	0,50%	1,53 %
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,85% en 2020 y 2% siguientes	2,75 %
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 Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses	Unidad de crédito proyectada Mutualistas: Entre 60 - 63 años y 11 meses
Edad de jubilación:	No mutualistas: Conforme a RDL 5/2013	No mutualistas: Conforme a RDL 5/2013

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2019 ha sido del 0,50 %, tipo que resulta muy inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2018, que fueron del 1,51% para los premios de permanencia y del 1,53% para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe a las caídas en los tipos de interés que se han producido a lo largo de este año 2019. El tipo del 0,50% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 10,46 años.

La disminución del tipo de descuento implica un incremento del valor actual de la obligación devengada.

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, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal ni al resultado contable y no es una combinación de negocios.

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 incluyó 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 de la Sociedad.

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.

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 2019 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, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (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. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento estableció una reducción del 2,22 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entró en vigor el 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 %, sobre las tarifas en ese momento vigentes, 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.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de *inputs* fuera del control de operador (personal, servicios de navegación aérea, seguridad, reparaciones, limpieza, atención a personas con movilidad reducida (PMR), servicios intensivos en mano de obra, electricidad, tributos locales etc.), pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El real decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del

gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC ha aprobado la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.

Con fecha 11 de diciembre de 2019 la CNMC emitió dos Resoluciones, de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020 y de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020. En vista de que ciertos aspectos de estas Resoluciones son contrarios a los intereses de Aena, se ha procedido a recurrir ambas ante la Audiencia Nacional. Estos recursos no suspenden el efecto de estas resoluciones.

Con fecha 28 de enero de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2020, siguiendo los criterios fijados en las citadas Resoluciones, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2020. De acuerdo a estos criterios, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2020 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción media del -1,44% sobre las tarifas de Aena vigentes en el ejercicio tarifario 2019.

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 han reconocido en 2019 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

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 vengán 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.i)

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 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 relativos al Brexit

Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), y su materialización a partir del 31 de enero de 2020, se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar durante el periodo transitorio (hasta el 31 de diciembre de 2020) con la Unión Europea 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 a partir del 1 de enero de 2021:

- En 2019, el 16,3 % 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, cerrando con un incremento del 1,7% respecto al 2018. 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 posibiliten el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo relativo 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. 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, entre otras, Iberia, Vueling e Iberia Express para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas.
- Adicionalmente, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad tarifaria de los vuelos con Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021 ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino a el Espacio Económico Europeo y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25 %.
- 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. Adicionalmente, los pasajeros británicos pasarían del régimen de *Duty Paid* al régimen de *Duty Free*.
- 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.

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”).

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 $\pm 2\%$ 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.

La Comisión Europea inició en 2012 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) n°1008/2008, 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.

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.

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 de la Sociedad 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. Adicionalmente, Aena se enfrenta a riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas así como posibles quiebras y fusiones de aerolíneas.
- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Sucesos como atentados terroristas, guerras, epidemias globales o accidentes de aviación podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
- ✓ 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 es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- ✓ Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.
- ✓ Aena está expuesta a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, la percepción social del negocio del transporte aéreo, medidas establecidas en relación a la reducción de emisiones que pudiesen afectar a los vuelos de corto radio y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- ✓ La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la planificación y posterior desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En concreto, la inversión realizada por la Sociedad en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que pueden verse afectados por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- ✓ Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- ✓ 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 incurso.
- ✓ 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.

- ✓ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✓ La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.
- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- ✓ 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.

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 (“Préstamo espejo con ENAIRE”). 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.

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).

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

AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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 notional 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 era 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 2019, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 125.777 miles de euros (2018: 89.283 miles de euros) (Nota 15.c).

A 31 de diciembre de 2019 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 1.473 miles de euros mayor y 1.473 miles de euros menor, respectivamente (en 2018: 1.638 miles de euros mayor y 1.638 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, en 2019 se han convertido 25.573 miles de euros de préstamos BEI, de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo de interés de 1,630 % a 0,719 % (en 2018 no se produjo ninguna modificación de régimen).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2019 se mantiene en 87 % de deuda a tipo fijo, frente a un 13 % variable (a 31 de diciembre de 2018: 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. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2019, 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 509.496 miles de euros (359.928 miles de euros a 31 de diciembre del año anterior).

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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 1.292.485 miles de euros (negativo en 2018: 437.785 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 2.669.161 miles de euros (2018: 2.581.089 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. El incremento del Fondo de maniobra negativo se debe principalmente a las necesidades de fondos originadas por la inversión en Brasil. 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 2019 Aena S.M.E., S.A. mantiene 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 15); 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagarés a corto plazo (ECP) emitido el 30 de octubre de 2019; 400.000 y 86.460 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos a largo plazo con BEI y 150.000 miles de euros de financiación a largo plazo disponible con Unicaja cuya fecha de disposición contractual es el 15 de enero de 2020 correspondiente a un préstamo bilateral firmado el 12 de diciembre de 2019. Además la Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2019 de 149.375 miles de euros.

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 2019 y a 31 de diciembre de 2018, 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 2019		31 de diciembre de 2018	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	736.602	0,21	818.772	0,18
Revisable	-	1,61	27.400	1,61
Fijo	4.855.878	1,40	5.780.052	1,45
TOTAL	5.592.480	1,25	6.626.224	1,30

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2019 y 2018 han sido los siguientes:

2019						
Miles de euros						
Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
Coste:						
Saldo inicial	813	15.500	184.808	8.000	48.298	257.419
Altas	5	23	16.016	-	15.375	31.419
Bajas (*)	-	-	(286)	(16)	(679)	(981)
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	5	4.858	756	(5.754)	(135)
Saldo final	818	15.528	205.396	8.740	57.240	287.722
Amortización:						
Saldo inicial	(813)	(5.450)	(145.121)	(6.490)	-	(157.874)
Dotación	(5)	(692)	(18.483)	(448)	-	(19.628)
Bajas (*)	-	-	282	16	-	298
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	-	90	79	-	169
Saldo final	(818)	(6.142)	(163.232)	(6.843)	-	(177.035)
Deterioro:						
Saldo inicial	-	-	-	(243)	-	(243)
Aplicación	-	-	-	243	-	243
Saldo final	-	-	-	-	-	-
Neto:	-	9.386	42.164	1.897	57.240	110.687
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)
Trasposos (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
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	-	28	-	-	28
Saldo final	(813)	(5.450)	(145.121)	(6.490)	-	(157.874)
Deterioro:						
Saldo inicial	-	-	-	-	-	-
Dotación (Nota 3.2)	-	-	-	(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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge principalmente los planes directores de los aeropuertos.

Las principales adiciones de los ejercicios 2019 y 2018 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 aeropuertos y a los servicios centrales. Cabe destacar en 2018 las inversiones en sistemas “Wi Fi” gratuitos en varios aeropuertos de la red.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2019	2018
Aplicaciones informáticas	19.533	10.240
Otro inmovilizado intangible	37.707	38.058
Total	57.240	48.298

Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

La Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas durante los ejercicios 2019 y 2018 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2019		2018	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Propiedad intelectual	5	(5)	-	-
Aplicaciones informáticas	974	(217)	984	(131)
Otro inmovilizado intangible	743	-	1.355	-
Inmovilizado intangible en curso	574	-	54	-
Total	2.296	(222)	2.393	(131)

Gastos financieros

Durante el ejercicio 2019 se han activado un total de 28 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2018: 36 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 2019 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2019	2018
Concesiones	39	5
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	234.344	217.829
Otro inmovilizado intangible	87.529	86.593
Total	322.706	305.221

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la nota 3.1 se efectuó a valor neto contable, en 2019 y 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

- 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, a 31 de diciembre de 2018 se procedió a deteriorar los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otro aeropuerto, lo que generó en 2018 una disminución del valor de activos intangibles por importe de 243 miles de euros. En el ejercicio 2019, dicha provisión por deterioro se aplica con la baja definitiva de dichos activos con el cese de actividad en el aeropuerto de Murcia San Javier el 15 de enero de 2019.

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 2019 y 2018.

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 2020-2023. 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 2019 y 2018 son las siguientes:

	2019	2018
Tasa crecimiento	1,50 %	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %	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 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).

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019, 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 2019 y 2018 la dirección no ha reconocido deterioro de activos intangibles en curso.

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2019 y 2018 han sido los siguientes:

	2019					Total
	Miles de euros					
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	
Coste:						
Saldo inicial	13.426.164	816.335	3.391.836	10.030	351.615	17.995.980
Altas	94.573	35.419	49.777	1.258	347.008	528.035
Bajas (*)	(90.368)	(20.345)	(28.794)	(209)	(4.196)	(143.912)
Trasposos (Notas 6 y 8)	115.923	40.268	53.966	333	(207.792)	2.698
Saldo final	13.546.292	871.677	3.466.785	11.412	486.635	18.382.801
Amortización						
Saldo inicial	(2.847.591)	(441.521)	(2.042.216)	(6.868)	-	(5.338.196)
Dotación	(383.671)	(63.422)	(244.117)	(915)	-	(692.125)
Bajas (*)	27.479	16.155	24.666	205	-	68.505
Trasposos (Notas 6 y 8)	(3.181)	47	19	-	-	(3.115)
Saldo final	(3.206.964)	(488.741)	(2.261.648)	(7.578)	-	(5.964.931)
Deterioro:						
Saldo inicial	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Aplicación	41.683	2.397	1.408	-	361	45.849
Saldo final	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Valor neto contable	10.339.219	382.899	1.205.127	3.834	486.635	12.417.714

(*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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)
Trasposos (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
Trasposos (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 3.2)	(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.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Terrenos	3.537.030	3.540.519
Construcciones	6.802.189	6.996.262
Total	10.339.219	10.536.781

a) Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2019 y 2018 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:

	2019		2018	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	548	(32)	201	(13)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	245	(17)	432	(22)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	554	(123)	434	(82)
Otro inmovilizado	132	(24)	-	-
Inmovilizado en curso	7.848	-	887	-
Total	9.327	(196)	1.954	(117)

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2019 se han activado un total de 458 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2018: 568 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros “Activación de gastos financieros” (Nota 23.f). Adicionalmente, se han activado 5.099 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 (2018: 4.747 miles de euros).

c) Adiciones del inmovilizado material

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2019 y 2018 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2019 las principales altas del periodo han sido la “Regeneración de pista 32R-14L” del aeropuerto de Madrid, el “Nuevo solado del edificio terminal” del aeropuerto de Palma de Mallorca, la “Mejora y adecuación de obra civil e instalaciones de las salas VIP” del aeropuerto de Barcelona, las actuaciones previstas relacionadas con los “Planes de aislamiento acústico” de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, y la “Adecuación de la plataforma de aviación general” del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas han sido la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Adecuación del pavimento en plataforma” del aeropuerto de Girona, el “Suministro. con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para terminal 2 fase II” del aeropuerto de Málaga, el “Recrecido de pavimento pista 12-30” del aeropuerto de Bilbao, y la “Ampliación de anillo de climatización de módulos C” el aeropuerto de Palma de Mallorca.

En el ejercicio de 2018 las principales altas del periodo consistieron en la “Adecuación general de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, en 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 fueron 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.

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y Otro inmovilizado

Durante el ejercicio de 2019 las adiciones más importantes han sido:

- Vehículos auto-extintores 6X6 DE 10000L en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Tenerife Norte y Zaragoza entre otros.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Ibiza.
- Puestos desatendidos de control de pasaportes de los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Bilbao

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

- El suministro e instalación de nuevos sistemas de control de pasaportes, puestos en uso en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Alicante y Barcelona.
- Las actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Málaga.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Las ampliaciones redes multiservicio de varios aeropuertos de la red.
- El suministro de nuevas bancadas para pasajeros de la T4 y T4S del aeropuerto de Madrid.
- Las nuevas instalaciones electromecánicas para mejorar las comunicaciones verticales del aeropuerto de Madrid.
- La adquisición equipamientos de comunicaciones y videoconferencia de los Servicios Centrales de Aena.
- Los equipos para mostradores de facturación y puestos auto check-in en varios aeropuertos de la red.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2019 las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos relacionados con la “Remodelación y ampliación edificio dique sur” del aeropuerto de Barcelona, la “Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega a nuevas EDS estándar 3” de varios aeropuertos de la red, el “Recrecido de pista de vuelo” en el aeropuerto de Sevilla, y las “Mejoras funcionales en el edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2019 son: “Sistemas SICA” en varios aeropuertos de la red, las “Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas” y la “Remodelación del edificio terminal Picasso T-2” del aeropuerto de Málaga.

Durante el ejercicio de 2018 las adiciones en inmovilizado en curso ascendieron a 234.233 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se referían 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 en ejecución a 31 de diciembre de 2018 fueron: “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.

d) Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2019 se han dado de baja los elementos del aeropuerto de Murcia San Javier que no fueron cedidos a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SC AIRM, S.M.E, S.A.) por un valor neto contable de 46.005 miles de euros, que se refieren a activos que se encontraban deteriorados a 31 de diciembre de 2018 por un importe de 45.849 miles de euros (ver Nota 3.2). Adicionalmente se han producido bajas por sustitución de activos en su renovación, como en el caso de los trabajos de regeneración de pista 32R-14L en el aeropuerto de Madrid, los recrecidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 9.272 miles de euros (el resultado negativo de 9.339 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 67 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 13.089 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.849 miles de euros.

Durante el ejercicio 2018 se dieron de baja por sustitución de activos en 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 que se produjeron durante el ejercicio 2018 con imputación a resultados dieron 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 generaron 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 fueron 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, que aportaron 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), de acuerdo al siguiente detalle:

	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)

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

e) Deterioro de valor de inmovilizado material

Tal como se menciona en la nota 3.2, en 2018 se procedió a deteriorar los activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier no reutilizables en otros aeropuertos de la red, de los que en 2019 se han aplicado 45.849 miles de euros según el detalle:

	2018	Aplicación	2019
Terrenos y construcciones	(41.792)	41.683	(109)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(2.434)	2.397	(37)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.418)	1.408	(10)
Inmovilizado material en curso	(361)	361	
Total	(46.005)	45.849	(156)

En 2019 y 2018, la Sociedad no ha detectado indicios de deterioro del inmovilizado distintos a los mencionados en el párrafo anterior. No obstante, al cierre del ejercicio 2019 y 2018 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 2019 y 2018 fueron:

	2019	2018
Tasa crecimiento	1,50 %	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %	5,23%

f) Subvenciones de capital (Nota 19.d)

A 31 de diciembre de 2019, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 373.002 miles de euros netos de impuestos (2018: 398.109 miles de euros) (ver Nota 19d). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.410 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2018: 2.483 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. ha cobrado prácticamente la totalidad de los importes, permaneciendo tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2019 de 1.345 miles de euros (2018: 1.618 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).

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

h) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros (*)	
	2019	2018
Construcciones	1.232.528	1.190.274
Instalaciones técnicas y maquinaria	467.201	380.916
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.639.321	1.267.762
Otro inmovilizado	13.694	13.173
Total	3.352.744	2.852.125

(*) 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 2019 ascienden 1.300,2 millones de euros aproximadamente (2018: 829,7 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 2019 y 2018 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. 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):

	2019	2018
- Activos no corrientes	187.022	183.490
Activos netos	187.022	183.490
- Ingresos	14.541	15.585
- Gastos	(35.680)	(34.520)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	(21.139)	(18.935)

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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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).

8. Inversiones Inmobiliarias:

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	180.415	3.359	183.774
Altas	7.660	-	7.660
Bajas	(75)	-	(75)
Traspasos (Notas 6 y 7)	(2.563)	-	(2.563)
Saldo final	185.437	3.359	188.796
Amortización:			
Saldo inicial	(36.157)	(3.191)	(39.348)
Dotación	(5.195)	(37)	(5.232)
Bajas	9	-	9
Traspasos (Notas 6 y 7)	2.946	-	2.946
Saldo final	(38.397)	(3.228)	(41.625)
Deterioro:			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
Neto:	140.797	131	140.928
	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

(*) Los traspasos correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 generar 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 2019 y 2018 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 2019 y 2018 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2019 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con dos hangares del aeropuerto de Santiago de Compostela construidas por un tercero y entregadas al principio del contrato por un importe de 7.112 miles de euros, 154 miles de euros derivados de reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y 393 miles de euros a la inversión en trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

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

Durante el ejercicio 2019 la Sociedad no ha adquirido construcciones inmobiliarias a empresas del grupo o relacionadas. En 2018 adquirió a la sociedad vinculada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), construcciones inmobiliarias por valor de 4 mil euros.

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2019	2018
Construcciones inmobiliarias	13.878	12.238
Instalaciones inmobiliarias	2.767	2.812
Total	16.645	15.050

(*) 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	
	2019	2018
Terrenos	303.476	302.855
Construcciones	588.807	592.602
Total	892.283	895.457

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del portafolio inmobiliario a 30 de junio de 2019, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2018, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. No se considera que hayan existido, durante el segundo semestre de 2019, cambios significativos ni en las condiciones del mercado ni en los activos tasados que pudieran invalidar las valoraciones realizadas.

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 existente a 31 de diciembre de 2018 que fue registrado en ejercicios anteriores.

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	3.551	Renta en función de las condiciones del contrato
Edificio Arturo Soria	Madrid	29/02/2020	116	Renta sin revisión

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento del contrato) son los siguientes:

	Miles de euros	
	2019	2018
Menos de un año	3.644	3.551
Entre uno y cinco años	11.920	15.545
Más de cinco años	-	-
Total	15.564	19.096

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	
	2019	2018
Menos de un año	797.758	707.679
Entre uno y cinco años	3.197.262	1.402.744
Más de cinco años	80.108	148.219
Total	4.075.128	2.258.642

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 17.955 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	Miles de euros	
	2019	2018
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.955	17.956
Amortización acumulada	(8.946)	(7.440)
Importe neto en libros	9.009	10.516

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 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	
	2019	2018
Menos de un año	1.673	1.655
Entre uno y cinco años	7.123	6.982
Más de cinco años	1.913	3.715
	10.709	12.352

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	80.660	74.348	80.660	74.348
Créditos empresas del grupo (Nota 12)	-	-	340.000	-	-	-	340.000	-
Otros préstamos y partidas a cobrar (Nota 13)	-	-	-	-	4.363	3.259	4.363	3.259
Activos disponibles para la venta:								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-	-	-	180	180
Total	180	180	340.000	-	85.023	77.607	425.203	77.787

	Activos financieros a corto plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	1.438	1.443	1.438	1.443
Créditos empresas del grupo (Nota 12)	-	-	30.282	1.288	-	-	30.282	1.288
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	172	151	454.083	403.170	454.255	403.321
Total	-	-	30.454	1.439	455.521	404.613	485.975	406.052

(*) 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”.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas		Finanzas y Derivados		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Débitos (*)	9.297	11.031	4.705.603	5.338.514	144.750	123.186	4.859.650	5.472.731
Débitos y partidas a pagar con entidades de crédito (**) (Nota 15)	-	-	250.000	649.913	-	-	250.000	649.913
Derivados de cobertura	-	-	-	-	94.115	56.543	94.115	56.543
Total	9.297	11.031	4.955.603	5.988.427	238.865	179.729	5.203.765	6.179.187

(*) 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 3.257 miles de euros (2018: 3.965 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 0 miles de euros (2018:87 miles de euros) (véase Nota 15).

	Pasivos financieros a corto plazo					
	Deudas con Emp. Grupo y Asociadas		Otros		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Préstamo con Sociedad dominante última	633.619	633.744	-	-	633.619	633.744
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	13.162	14.895	-	-	13.162	14.895
Cuenta corriente con AIRM	-	3.672	-	-	-	3.672
Deudas por efecto impositivo	2.475	1.103	-	-	2.475	1.103
Derivados de cobertura	-	-	31.662	32.740	31.662	32.740
Subtotal	649.256	653.414	31.662	32.740	680.918	686.154
Comisiones a criterio coste amortizado	(358)	(401)	-	-	(358)	(401)
Subtotal	648.898	653.013	31.662	32.740	680.560	685.753
Obligaciones y otros valores negociables	-	-	159.000	-	159.000	-
Deudas con entidades de crédito	-	-	391.000	-	391.000	-
Partidas a pagar (*)	-	-	276.148	274.908	276.148	274.908
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.673	1.655	1.673	1.655
Intereses devengados con ent. crédito pendientes de pago	-	-	40	1.841	40	1.841
Otros pasivos financieros (**)	-	-	284.133	221.280	284.133	221.280
Total	648.898	653.013	1.143.656	532.424	1.792.554	1.185.437

(*) Epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” excluido “Otras deudas con Administraciones Públicas”.

(**) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 256.754 miles de euros (2018: 192.410 miles de euros), así como fianzas recibidas.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2019, 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	2020	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.438	15.339	7.204	8.943	5.523	43.651	82.098
Otras cuentas a cobrar	454.083	-	-	-	-	-	454.083
Créditos empresas del grupo	30.282	-	-	340.000	-	-	370.282
Otros créditos a empresas	172	-	-	-	-	-	172
Otros instrumentos financieros	-	-	22	-	-	4.341	4.363
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	180
Total	485.975	15.339	7.226	348.943	5.523	48.172	911.178

Pasivos financieros	2020	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	633.619	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	5.342.479
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	13.162	-	-	-	-	-	13.162
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	2.677	-	-	-	-	-	2.677
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	649.458	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	5.358.318
Obligaciones y otros valores negociables (Nota 15)	159.000	-	-	-	-	-	159.000
Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	391.000	-	50.000	50.000	50.000	100.000	641.000
Intereses Deudas con entidades de crédito	40	-	-	-	-	-	40
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	31.662	27.194	22.011	16.958	12.816	15.136	125.777
Acreeedores arrendamiento financiero	1.673	1.736	1.762	1.790	1.835	1.913	10.709
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	82	15	-	382
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	532.891	-	-	-	-	-	532.891
Fianzas recibidas	27.269	21.492	19.274	16.294	10.709	76.981	172.019
Total	1.793.114	596.853	628.965	599.488	588.016	2.793.700	7.000.136

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 3.615 miles de euros de los que un importe de 3.257 miles de euros corresponde al largo plazo (2018: 4.366 miles de euros de los que un importe de 3.965 miles de euros corresponde al largo plazo) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 se muestran en la Nota 23.f.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2019 y 2018, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas del grupo del que la Sociedad es dominante, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	2019		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")
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Sao Paulo (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A

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

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Ninguna participación tiene registrado deterioro en los ejercicios 2019 y 2018, estando valoradas a precio de coste.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 son los siguientes:

a) **Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (“SCAIRM”)**

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019						Valor en libros (*)
	Miles de euros (*)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de Patrimonio	Total patrimonio	
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolides y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.	100%	8.500	(4.610)	(3.948)	3.091	7.643	11.606
Total							11.606

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2019.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2018						Valor en libros (*)
	Miles de euros (*)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de Patrimonio (Aportación de socios)	Total patrimonio	
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. Avenida España 101, Valladolides 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.

Tal como se menciona en la nota 3.2, con fecha 25 de enero de 2018, Aena constituyó 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 cumplió 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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con fecha 17 de diciembre de 2019, la Sociedad, como accionista único de AIRM, ha realizado una aportación dineraria de 1.914.648 euros conforme a lo establecido en el Plan Económico-Financiero de las Actividades Aeroportuarias de la Sociedad Concesionaria para el año 2019.

b) Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019						
	Miles de euros (*)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	41.901	37.333	193.655	392.170	165.032
Total							165.032

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2019.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2018						
	Miles de euros (*)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100%	161.182	45.720	44.198	149.457	54.837	165.032
Total							165.032

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2018.

En los ejercicios 2019 y 2018 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (“ADI”) no ha repartido dividendos.

- London Luton Airport

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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2019					
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 (*)	51,0 %	986	6.547	(49.074)	(41.541)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	9.499	(82.873)	(72.388)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	17.074	3.830	22.834
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750
London Luton Airport Operations Limited (**)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2019.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2019.

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 (*)	51,0 %	986	(236)	(20.952)	(20.202)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51,0 %	986	2.994	(57.782)	(53.802)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51,0 %	1.930	10.566	28.950	41.446
London Luton Airport Group Limited (*)	51,0 %	5.274	39.302	33.564	78.140
London Luton Airport Operations Limited (**)	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.

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 56,7 millones de euros en 2019 y 54,0 millones

AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

de euros en 2018). 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 2019 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 4.410.764 euros (en 2018 el importe fue de 4.362.233 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.

- Aeropuertos Nordeste Brasil

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo en los que se ha efectuado este desembolso es la siguiente:

- El día 18 de julio de 2019: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2019: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) reales brasileños correspondientes al importe de la oferta.

Asimismo, el importe de la participación se ha visto incrementada en 14.601.360 reales brasileños (3.233.465,45 euros al tipo de cambio 4,5157 EUR/BRL) correspondientes a la asunción por parte de la Sociedad de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB mencionada anteriormente.

El grupo aeroportuario del Nordeste registró en 2019 un tráfico de más de 13,8 millones de pasajeros, el 6,5 % del tráfico total brasileño. En concreto, el aeropuerto de Recife es el octavo de Brasil por tráfico de pasajeros totales y el sexto por tráfico de pasajeros internacionales.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el mes de enero de 2020, Aena Brasil ha iniciado la operativa de los aeropuertos de Juazeiro del Norte y de Campina Grande. En las siguientes semanas, la sociedad concesionaria antes mencionada pasará a gestionar el resto de aeropuertos.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato 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, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). 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 Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4,90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019					Miles de Euros Valor en libros (*)	
	Miles de RBL (*)						
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Resto de patrimonio		Total patrimonio
Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) <i>Estado de Sao Paulo-Brasil</i>	100%	2.388.895	(27.695)	(14.667)	-	2.374.228	531.453
Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil..							
Total							531.453

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2019.

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 2019 y 2018 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2019				
	% 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	51.860.776	(17.427.678)	38.131.826
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%	1.306.400	932.459	1.202.529	3.441.388
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	19.679.055	3.666.252	27.145.307

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2019.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2018				
	% 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.

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.

El 1 de septiembre de 2020 finaliza la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Asimismo, el 26 de septiembre de 2020 finaliza la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.

No obstante lo anterior, se mantienen las negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) colombiana para el desarrollo de la iniciativa privada (APP), correspondientes tanto al aeropuerto de Cali como al aeropuerto de Cartagena, cuyo objetivo es suscribir un contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020, habiéndose presentado en el mes de marzo las últimas modificaciones solicitadas por la ANI.

A 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha realizado un test de deterioro que permite determinar la recuperación del importe de la participación en dichas sociedades. Por otra parte, dada la evolución de AMP, los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

- **Aerocali**

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 2019 y 31 de diciembre de 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.

- **Aeropuertos Mexicanos del Pacífico**

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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 día 19 de diciembre de 2018, en cumplimiento de lo determinado en el consejo, AMP realizó la venta de 250.000 acciones de la serie B que represento el 1.85% del 2.41% que se tenía de estas acciones, por lo cual, se ha vendido el 0,04% manteniendo el 17,4% (17,36996% vs 17,40996%) de GAP con un resultado de 29,6 millones de pesos mexicanos.

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 2019 fue de 224,67 pesos mexicanos (MXN) (2018: 159,84 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

El 7 de enero de 2019 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 60.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.608.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 919 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 917 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 14 de mayo de 2019 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 302.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.306.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 4.716 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.313 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no han generado cambios en el porcentaje de participación.

3) Otras participaciones

La información más significativa de las participaciones que incluye en este epígrafe es la siguiente:

Denominación / Domicilio / Actividad	2019 Miles de euros (*)					Total libros a 31 de diciembre de 2019	
	% Partic.	Capital	Beneficio		Resto de patrimonio		
			Explotación	Neto	Total patrimonio		
Agencia Barcelona Regional	11,76 %	1.533	32	24	353	1.910	180
Consultoría urbanística y medioambiental Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)							
Total							180

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2019.

AENA S.M.E., S.A.
 Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	2018 Miles de euros (*)					Total libros a 31 de diciembre de 2018	
	% Partic.	Capital	Beneficio Explotación	Neto	Resto de patrimonio		Total patrimonio
Agencia Barcelona Regional	11,76 %	1.533	13	10	343	1.886	180
Consultoría urbanística y medioambiental Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)							
Total							180

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2018.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 es el siguiente:

Ejercicio 2019:

Deudor (Nota 13)	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Impuestos) (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Anticipo de clientes (Nota 16)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:										
ENAIRE	190	-	-	-	(4.705.603)	(646.423)	-	-	-	(23.863)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:										
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	232	340.000	30.000	212	-	-	(1.159)	-	-	(278)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	151	-	-	-	70	-	(1.316)	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	510	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operaciones con vinculadas:										
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.008)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	(280)	-	(393)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	(1.808)	-	(1.644)
Otras partes vinculadas	8.654	-	-	-	-	-	-	(3.240)	-	(1.585)
9.745	340.000	30.000	212	70	(4.705.603)	(646.423)	(2.475)	(5.328)	-	(28.771)

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ejercicio 2018:

Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Otros activos financieros corto plazo	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:									
ENAIRES	692	-	-	(5.338.514)	(648.238)	-	-	-	(25.099)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:									
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	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)	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	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)	(3.672)	(35)	(29.581)

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2019 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	ADI	INECO	AEMET	ISDEFE	SENASA	ANB	AIRM	London Luton Airport Operations Limited	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios	(512)	(329)	(13)	-	(2)	(67)	(510)	(1.543)	(18)	(9.546)
Servicios recibidos	291	-	7.724	-	2.165	9	-	-	-	7.078
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	130.923	1.131	284	10.000	-	-	-	-	-	202
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	371	167	2.943	-	2.363	-	-	-	-	5.778
Reservas voluntarias	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(1.472)	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	161	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	42.870	53	-	-	-	-	-	-	-	-

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	-	-	-	-	-	-

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 de la Sociedad 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 2019 y 2018:

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 2019 han ascendido a 104,3 miles de euros (2018: 80,3 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 26,1 miles de euros (2018: 20,1 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 2019 los servicios prestados alcanzan el importe de 329 miles de euros (2018: 113 miles de euros).

El 20 de junio de 2019 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre AENA (acreditante) y Aena Desarrollo Internacional (acreditada) por 400 millones de euros, de los que 30 millones de euros han sido reembolsados antes del 31 de diciembre de 2019, para financiar las necesidades de tesorería de la aportación de capital de los aeropuertos del nordeste de Brasil. La duración es de 4 años y podrá ser prorrogado por periodos de 2 años hasta un máximo de tres prórrogas, siempre que ninguna de las partes solicite la cancelación 15 días antes de la fecha de vencimiento. Dicha línea de crédito devenga intereses referenciados al Euribor 1 mes más un diferencial del 1%.

Por otra parte, el 16 de marzo de 2018 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre y Aena Desarrollo Internacional (acreditante) y AENA (acreditada) en un límite máximo de 100 millones de euros para financiar las necesidades generales de tesorería. La duración es de 2 años y podrá ser prorrogado por 2 años más, siempre que exista acuerdo entre las partes.

- 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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 1.500 miles de euros (2018: 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, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- 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 y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2019	2018
Clientes por prestación de servicios	465.504	408.744
Clientes de dudoso cobro	99.281	90.712
Menos: provisión por deterioro	(120.289)	(107.854)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	1.083	3.161
Deudores varios (*)	7.735	7.542
Personal	769	865
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	7.626	8.742
	461.709	411.912

(*) 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	
	2019	2018
World Duty Free (DUFY)	123.464	115.243
Vueling Airlines	59.764	28.410
Áreas, S.A	30.839	25.443
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	24.075	30.315
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	17.657	16.698
Sinapsis Trading	12.747	9.149
Pansfood S.A	11.889	6.707
Air Nostrum	11.638	10.488
Select Service Partner, S.A.	9.669	7.388
Lagardere Travel Retail S.A.	7.419	4.790
UTE Exact Change 2	7.138	2.809
Autogrill Iberia SLU	5.474	5.247
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	5.081	8.659
Priority Pass LTD	4.925	3.727
Otros	133.725	133.671
	465.504	408.744

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2019 y 2018 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Saldo inicial	107.854	114.491
Variación provisión deterioro	12.184	(6.042)
Segregación aeropuerto de Murcia San Javier	251	(595)
	120.289	107.854

Adicionalmente a la variación de 12.184 miles de euros (2018: 6.042 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2019 se han registrado, en el epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones” de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 840 miles de euros (2018: 5.512 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta el gasto por importe de 13.024 miles de euros que figura en dicho epígrafe (2018: ingreso por importe de 530 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2019 y de 2018 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 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Créditos a empresas	172	151
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.438	1.443
	1.610	1.594

15. Deudas financieras

a) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 87 % a tipos de interés fijos/fijos revisables (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euríbor (2018: 88 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euríbor). El tipo medio de la deuda durante 2019 ha sido del 1,25 % (2018: 1,30%) (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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 “ENAIRES”, 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES” 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 las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena con recurso, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2018	2019	2020	2021	2022 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 a la entidad pública empresarial “ENAIRES”, 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.

AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 “ENAIRES”, 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 “ENAIRES”, 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES” en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o pérdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

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 “ENAIRES”, y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRES” 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES”, 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 “ENAIRES” 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 “ENAIRES”, no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 o 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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	3.231.082
ICO	1.541.100
FMS	569.400
TOTAL Co-acreditada	5.341.582

De los 5.341.582 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2019 asciende a un importe de 5.303.393 miles de euros, el 99 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” en concepto de otros préstamos 39.086 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 balance al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018 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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como resultado de estas actuaciones, a 31 de diciembre de 2019 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 ascendieron 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 de septiembre de 2022). A 31 de diciembre de 2018 se registró 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 2019, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2019
2020	633.619
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
2024	512.641
Sigüientes	2.599.670
Total	5.342.479

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 2019 y 2018 se muestra a continuación:

	Miles de Euros					
	2019			2018		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
<i>Deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)</i>						
Deudas con ENAIRE	4.708.860	633.619	5.342.479	5.342.479	633.744	5.976.223
Deuda comisiones	(3.257)	(358)	(3.615)	(3.965)	(401)	(4.366)
Intereses devengados	-	13.162	13.162	-	14.895	14.895
Deudas por efecto impositivo	-	2.474	2.677	-	1.103	1.103
Cuenta corriente con SCAIRM	-	-	-	-	3.672	3.672
Total	4.705.603	648.897	5.354.703	5.338.514	653.013	5.991.527

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2019, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.744 miles de euros. 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 2019
	31 de diciembre de 2018	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.479	-	-	-	(633.619)	-	4.708.860
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	-	-	-	45	663	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.338.514	-	-	-	(633.574)	663	4.705.603
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.744	-	(633.744)	-	633.619	-	633.619
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	-	-	-	(45)	88	(358)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.895	-	-	(43.851)	-	42.118	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	648.238	-	(633.744)	(43.851)	633.574	42.206	646.423
Total	5.986.752	-	(633.744)	(43.851)	-	42.869	5.352.026

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 2018
	31 de diciembre de 2017	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	
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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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	
	2019	2018	2019	2018
Deuda con ENAIRE	4.705.603	5.338.514	4.882.783	5.347.229
Total (Nota 12)	4.705.603	5.338.514	4.882.783	5.347.229

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 de 5 años modelizado (46 bps) (2018: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena modelizado (81 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 2019. El importe total revisado ascendió a 25.573 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que pasaron a régimen de tipo fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,719 % anual (previamente 1,63 % anual).

En 2018, no tuvo 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 era 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

Durante el mes de diciembre de 2019 se ha procedido a la cancelación anticipada sin costes de ruptura de esta deuda y se han contratado nuevas operaciones por importe de 400.000 miles de euros a un tipo fijo de 0,29% anual sin comisiones de apertura ni disposición y vencimiento 2026 de los que, a 31 de diciembre de 2019, quedaban pendientes de disponer 150.000 miles de euros que se han desembolsado el 15 de enero de 2020. El detalle a 31 de diciembre de 2019 de esta nueva disposición es el siguiente:

Entidades financieras	Importe
UNICAJA	150.000
KUTXABANK	100.000
TOTAL	250.000

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

De este modo, el saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo asciende a 250.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (31 de diciembre de 2018: 649.913 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 cancelaron 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 Línea de Crédito, de la que se ha dispuesto 391.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, es de 5 años prorrogable un año 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 $\leq 33\%$, $> 33\% \leq 66\%$ 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 "Environmental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye 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.

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2019 asciende a 391.040 miles de euros, de los cuales 40 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2018: 1.841 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago).

- c) Valores negociables

El 30 de octubre de 2019 la Compañía registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este nuevo instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2019 el papel emitido bajo este programa asciende a 159.000 miles de euros, quedando disponible un saldo de 741.000 miles de euros.

d) Coberturas de flujos de efectivo

- 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 2019 y 31 de diciembre de 2018 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 2019 ascienden a 2.436.726 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 2.750.720 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 2019 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2019 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 33.699 miles de euros en concepto de gasto financiero por liquidación de estos instrumentos de cobertura (en 2018: 37.333 miles de euros).

El valor razonable de estos derivados asciende a 125.777 miles de euros a 31 de diciembre de 2019 (31 de diciembre de 2018: 89.283 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 2019 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)
94.115	31.662
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

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, 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 ineffectividad 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	
	2019	2018
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	24.141	25.372
Acreedores varios	164.933	171.947
Personal	30.373	27.975
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	32.010	46.359
Anticipos de clientes	56.701	49.614
Total	308.158	321.267

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	2019	2018
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	46	48
Ratio de las operaciones pagadas	50	51
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15	21

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 2019 (miles de euros)	Importe 2018 (miles de euros)
Total pagos realizados	976.392	845.628
Total pagos pendientes	126.522	96.975

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 2019 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 2019 y 2018 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2019	2018
Repuestos	6.282	6.775
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	6.148	6.641

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	
	2019	2018
Caja y bancos	149.375	467.444
	149.375	467.444

A 31 de diciembre de 2019 y 2018, 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.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 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.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2019 y 2018 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2019, las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

Enaire	51,00 %
--------	---------

A 31 de diciembre de 2018 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

Enaire	51,00 %
--------	---------

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 2019 y 2018, 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 133.714 miles de euros (2018: 113.626 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.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

Al cierre del ejercicio 2019 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 300.000 miles de euros), igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2019 y 2018, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles.

Distribución del resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2019 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	<u>1.421.326</u>
Distribución:	
Dividendos	1.137.061
Reserva de Capitalización	26.163
Reserva Voluntaria	<u>258.102</u>

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, aprobada por la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 10 de abril de 2019, fue la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	<u>1.301.182</u>
Distribución:	
Dividendos	1.039.500
Reserva de Capitalización	20.089
Reserva Voluntaria	<u>241.593</u>

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2019 se ha pagado el dividendo propuesto de 1.039.500 miles de euros (ejercicio 2018: pago de dividendos de 975.000 miles de euros).

Asimismo, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, como consecuencia del criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 y 2018 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:

	2019			
	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2019
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	89.283	70.193	(33.699)	125.777
Efecto impositivo	(22.320)	(17.548)	8.425	(31.443)
Total	66.963	52.645	(25.274)	94.334

	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

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 2019 y 2018 es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2019
	Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos			
Importe	530.812	6.180	(39.655)	497.337
Efecto impositivo	(132.703)	(1.545)	9.913	(124.335)
Neto	398.109	4.635	(29.742)	373.002

	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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2019 y 2018 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2019	2018
Programa Operativo Andalucía	-	2.443
Programa Operativo C. Valenciana	529	-
Programa Operativo R. de Murcia	1.051	4.579
Programa Operativo C. de Galicia	-	42.714
Programa Operativo Com. Canarias	4.687	18.233
Programa Operativo C. Extremadura	-	1.561
Programa Operativo C. Castilla y León	-	904
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	(7)	17.663
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	193	-
Total Fondos Feder Cobros	6.453	88.097

Al cierre del ejercicio 2019 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. (DUFREY) 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 2019 la totalidad del anticipo se ha registrado a corto plazo, ascendiendo la cantidad a 38.251 miles de euros (2018: 41.714 miles de euros a corto plazo y 38.296 miles de euros a largo plazo).

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2019	2018	2019	2018
Fianzas	3.634	4.861	-	-
Periodificaciones	5.744	38.296	38.251	41.714
Total	9.378	43.157	38.251	41.714

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 2019 a 12.133 miles de euros (2018: 9.471 miles de euros) (Nota 23.f).

A 31 de diciembre de 2019, el saldo de las periodificaciones de activo incluye 4.882 miles de euros correspondientes principalmente a primas de seguro anticipadas (2018: 6.003 miles de euros); 557 miles de euros correspondientes a las comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad contratadas con entidades de crédito (2018: 651 miles de euros) (ver Nota 15); y 71 miles de euros por gastos anticipados de tarjetas prepago.

	Activo Corto plazo	
	2019	2018
Periodificaciones	5.509	6.654
Total	5.509	6.654

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2019 y 2018 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

Miles de euros (2019)							
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	9.313	13.251	21.573	10.576	70.722	27.235	152.670
Dotaciones	652	3.104	18.719	952	16.148	35.115	74.690
Adiciones descuento	137	-	-	-	-	-	137
Reversiones / Excesos	-	(7.251)	(2.208)	(2.877)	(8.372)	(2.720)	(23.428)
Aplicaciones	(561)	(1.092)	(965)	(124)	(7.398)	(25.433)	(35.573)
Saldo final	9.541	8.012	37.119	8.527	71.100	34.197	168.496
Porción a corto plazo	-	4.999	35.114	5.961	9.463	28.766	84.303
Porción a largo plazo	9.541	3.013	2.005	2.566	61.637	5.431	84.193

Miles de euros (2018)							
	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

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante los ejercicios 2019 y 2018, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2019		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2019	8.649	664	9.313
Dotaciones	639	30	669
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(21)	4	(17)
Incremento por descuento	127	10	137
(Aplicaciones)/ Extornos	(561)	-	(561)
Saldo final 31 de diciembre 2019	8.833	708	9.541

	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 AIRM	(76)	(6)	(82)
Saldo final 31 de diciembre 2018	8.649	664	9.313

a) Provisión para compromisos laborales

Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2019, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 8.833 miles de euros (2018: 8.649 miles de euros). La dotación del ejercicio 2019 ha ascendido a 766 miles de euros (2018: 688 miles de euros), de los que 127 miles de euros corresponden al coste financiero (2018: 111 miles de euros), habiéndose obtenido unas ganancias actuariales de 21 miles de euros (2018: pérdidas actuariales de 577 miles de euros).

Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2019, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 708 miles de euros (2018: 664 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2019 de 708 miles de euros (2018: 664 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 euros (2018: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a coste normal de servicios del ejercicio: 30 miles de euros (2018: 25 miles de euros), coste financiero: 10 miles de euros (2018: 8 miles de euros), extornos: 0 miles de euros (2018: 0 miles de euros), pérdidas actuariales de 4 miles de euros (2018: pérdidas actuariales de 96 miles de euros), y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2018: 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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Para los ejercicios 2018 y 2019 se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2018 y del Art. 3.2 del RD-Ley 24/2018, por importes de 498 y 650 miles de euros, respectivamente.

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 2019 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos de los aeropuertos de Vigo y Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 8.012 miles de euros a 31 de diciembre de 2019, de los cuales 6.630 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.382 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2019, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2018: 13.251 miles de euros, de los cuales 9.603 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 3.648 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2018, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el ejercicio 2019 son consecuencia principalmente de una Providencia del Tribunal Supremo acordando la inadmisión a trámite de un recurso de casación interpuesto por la parte expropiada. De los 7.251 miles de euros revertidos (2018: 2.142 miles de euros), 4.607 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 2.644 miles de euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

El ingreso financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2019, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 2.270 miles de euros (31 de diciembre de 2018: gasto de 310 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 2019 y 2018 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, y a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas.

Las dotaciones efectuadas por la Sociedad durante el ejercicio 2019, por un importe total de 18.719 miles de euros, corresponden principalmente a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios de terrenos (14.436 miles de euros) y a reclamaciones laborales (2.345 miles de euros). Durante el ejercicio 2018 las dotaciones que efectuó la Sociedad, por un importe total de 12.971 miles de euros, se correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (3.271 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (1.014 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras y otros riesgos (8.686 miles de euros).

Durante el ejercicio 2019, las reversiones por importe de 2.208 miles de euros corresponden, principalmente, a la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por importe de 1.114 miles de euros. De dicho total de 2.208 miles de euros, 2.098 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe “Exceso de provisiones”, o disminuyendo los gastos de personal a causa de citadas sentencias laborales

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

favorables obtenidas; y el resto, 110 miles de euros, con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones.

Durante el ejercicio 2018, las reversiones por importe de 10.319 miles de euros correspondieron, principalmente, a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras por importe de 5.047 miles de euros para las que se estimó que no se derivarían consecuencias económicas desfavorables, por lo que se procedió 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 se abonaron 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 revertieron 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 pagaron 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 la Sociedad 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 resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o 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 69.700 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 68.869 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 71.100 miles de euros (2018: 70.722 miles de euros), una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2018: 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.

La dotación de 16.148 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2019 se ha debido a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”. El aumento en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2018 en 26.771 miles de euros se debió a la aprobación de servidumbres acústicas en varios aeropuertos de la red española.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2019 por importe de 8.372 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 8.943 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

4.880 euros/vivienda). En las Cuentas anuales del ejercicio 2018 se utilizó un coste medio unitario de 8.956 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez 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 era de 5.567 euros/vivienda). 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 2018 por importe de 6.386 miles de euros se relacionó también, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por 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).

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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 2019 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.

Adicionalmente, y como complemento a los incentivos anteriores, por decisión del Consejo de Administración de Aena de 2 de octubre de 2019, se creó el denominado “Incentivo extraordinario para paliar la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook”, por el cual las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por el número de asientos adicionales a destinos internacionales y en vuelos comerciales que operen finalmente en el conjunto de la temporada de invierno 2019 con respecto a los programados el día 31 de agosto de dicho año, en los Aeropuertos Canarios y de Baleares. Dichos asientos adicionales serán incentivados con un 100% de descuento de la tarifa media de pasajero de cada compañía en el conjunto de los Aeropuertos Canarios y de Baleares durante la temporada de invierno 2019, que abarca desde el 27 de octubre de 2019 al 28 de marzo de 2020.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 32.395 miles de euros en el ejercicio de 2019 (neta de la reversión de 2.720 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 22.533 miles de euros en el mismo período de 2018 (neta de la reversión de 8.587 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). Se han producido aplicaciones de 25.433 miles de euros contra esta provisión durante el período (2018: 44.209 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2019 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 34.197 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 27.235 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			
	2019		2018	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	103.975	-	115.605
Hacienda Pública deudora por IVA	6.258	-	7.121	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	23	-	3	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7d)	1.345	-	1.618	-
	7.626	103.975	8.742	115.605

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recogía a 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. Al cierre del ejercicio 2019 no hay pendiente de cobro ninguna cantidad por este concepto, si bien existe un saldo deudor de 1.345 miles de euros relacionado con una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la red. Durante el ejercicio 2019 la Sociedad ha cobrado 6.453 miles de euros (2018: 88.097 miles de euros) por subvenciones (véase Nota 19d).

Hacienda Pública, Acreedora

	Miles de Euros			
	2019		2018	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	129.710	-	138.080
Hacienda Pública acreedora por Imp. Sociedades (Nota 22.2)	7.870	-	21.417	-
Hacienda Pública acreedora por IRPF	7.245	-	7.486	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	-	-	-	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	13.366	-	12.934	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	698	-	491	-
Hacienda pública acreedora por IVA	2.831	-	4.031	-
	32.010	129.710	46.359	138.080

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2019 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2019					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			1.421.326			
Impuesto sobre Sociedades	439.352	-	439.352			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.860.678			
Diferencias permanentes	1.325	(26.163)	(24.838)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.765	(68.390)	(25.625)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	6.719	(931)	5.788	-	-	-
- Planes de pensiones	1.434	(562)	872	-	-	-
- Provisiones	220	(6.260)	(6.040)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	-	(46.202)	(46.202)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	33.699	(70.192)	(36.493)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	6.179	(39.655)	(33.476)
- Otros	-	-	-	-	(5)	(5)
	51.138	(122.345)	(71.207)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			1.764.633			(69.974)
Cuota íntegra			441.158			(17.493)
Deducciones (Nota 22.3)			(20.909)			
Cuota líquida			420.249			
Retenciones y pagos a cuenta			(409.906)			
Cuota a pagar a Hacienda			10.343			

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros					
	2018					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			1.301.182			
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			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, la cuota a pagar a Hacienda en 2019 asciende a 7.668 miles de euros (Nota 22.1), de los que 10.343 miles de euros corresponden a la cuota de Aena S.M.E., S.A, (1.160) miles de euros corresponden a cuota negativa (a devolver) a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., y (1.513) 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, se corresponden con el deterioro de los activos del aeropuerto de Murcia San Javier mencionados en la nota 7 d) y cuya pérdida ha sido considerada definitiva en el ejercicio 2019, la diferencia entre la amortización fiscal y contable, la 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 2019 es del 25%, al igual que en 2018.

El gasto por el Impuesto sobre Sociedades se compone de:

	Miles de euros	
	2019	2018
Impuesto corriente	441.158	428.916
Impuesto diferido	17.802	(6.080)
Deducciones fiscales registradas (Nota 22.3)	(18.577)	(14.180)
Otros	(1.031)	(543)
	439.352	408.113

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. La principal diferencia se produce como consecuencia del nuevo criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias, el importe cuantificado en el cálculo definitivo del 2018 ascendió a 27.896 miles de euros, frente a la propuesta de distribución de resultados inicial cuyo importe ascendía a 23.472 miles de euros.

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			
	2019		2018	
	Deudor	Acreedor	Deudor	Acreedor
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	212	1.159	1.288	1.097
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	1.316	-	6
	212	2.475	1.288	1.103

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	103.975	115.605
	103.975	115.605
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(129.710)	(138.080)
	(129.710)	(138.080)
Impuestos diferidos	(25.735)	(22.475)

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	
	2019	2018
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	74.422	82.372
	74.422	82.372
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(120.798)	(129.276)
	(120.798)	(129.276)
	(46.376)	(46.904)

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento durante los ejercicios 2019 y 2018 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	68.570	5.309	1.761	11.562	6.927	22.321	(920)	75	115.605
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.406)	1.447	218	(11.551)	(1.510)	-	-	-	(17.802)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	-	9.124	-	-	9.124
Alta por ruptura grupo fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Otros (**)	(195)	(122)	124	-	(418)	-	-	(6)	(617)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	59.634	6.634	2.103	11	4.999	31.445	(920)	69	103.975

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	(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

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 11.671 miles de euros (2018:14.005 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 2019 (2018: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) En el epígrafe "Otros" se recoge, principalmente, 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	(132.703)	(5.377)	(138.080)
Cargo a patrimonio neto	8.370	-	8.370
Saldo a 31 de diciembre de 2019	(124.333)	(5.377)	(129.710)
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)

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. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2015 y siguientes del impuesto de sociedades; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia SME., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

No obstante, a cierre del ejercicio 2019 la Sociedad ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

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.

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2019 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2019

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2018	Importe Reconocido en 2019	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2019	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2019	-	18.499	(18.499)	-	2.034
Deducción por inversiones en I+D+I	2019	-	78	(78)	-	2037
Subtotal		-	18.577	(18.577)	-	
Deducción 30 % Amortización (3)	2019	-	2.335	(2.335)	-	
Total		-	20.912	(20.912)	-	

En el ejercicio 2018 se aplicaron las siguientes deducciones 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 (2)	2018	-	14.168	(14.168)	-	2033
Deducción por donaciones (2)	2018	-	12	(12)	-	2028
Subtotal		-	14.180	(14.180)	-	
Deducción 30 % Amortización (3)	2018	-	2.335	(2.335)	-	
Total		-	16.515	(16.515)	-	

(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 por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. 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) Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización. Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2019 y 2018, no minoran el gasto por impuesto de dichos períodos 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 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Compras de otros aprovisionamientos	(1.220)	(630)
Trabajos realizados por otras empresas	(168.985)	(173.232)
Total	(170.205)	(173.862)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 130.923 miles de euros (2018: 136.472 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 10.000 miles de euros (2018: 9.959 miles de euros), los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 2.532 miles de euros (2018: 3.631 miles de euros), así como 284 miles de euros de servicios prestados por INECO (2018: 1.428 miles de euros) (Nota 12).

Tal como se indica en la nota 3.2, las operaciones realizadas por Aena correspondientes a la rama de actividad civil del Aeropuerto de Murcia San Javier, a efectos contables, se entendieron 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 2019 y 2018 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2019	2018
Servicios Aeroportuarios	2.843.948	2.746.614
<i>Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales</i>	2.768.380	2.668.991
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	743.409	730.810
Estacionamientos	44.696	37.409
Pasajeros	1.284.742	1.224.522
Pasarelas telescópicas	101.183	106.830
Seguridad	440.930	424.519
Handling	108.591	100.416
Carburante	32.980	33.637
Catering	11.849	10.848
<i>Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾</i>	75.568	77.623
Servicios Comerciales	1.236.939	1.149.014
Arrendamientos	34.452	33.454
Tiendas	114.805	106.298
Tiendas <i>Duty Free</i>	343.755	326.037
Restauración	224.345	199.772
<i>Rent a car</i>	154.362	151.344
Aparcamientos	158.489	143.469
Publicidad	26.043	33.102
Servicios VIP ⁽²⁾	78.833	64.226
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	101.855	91.312
Servicios inmobiliarios	78.659	66.940
Arrendamientos	14.672	12.607
Terrenos	29.908	23.921
Almacenes y hangares	8.092	8.140
Centros Logísticos de Carga	17.412	15.383
Explotaciones Inmobiliarias	8.575	6.889
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	4.159.546	3.962.568

(1) Incluye Mostradores, Utilización 400Hz, Servicio Contra incendios, 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 respecto del ejercicio 2018 ha estado fundamentalmente relacionada con el incremento de tráfico de pasajeros (+4,4 %) y de las operaciones (+2,6 %), que ha compensado la congelación de las tarifas durante gran parte de 2019 (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 entendieron 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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2019 y 2018 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Sueldos y salarios e indemnizaciones	290.749	272.768
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	114.769	105.874
Aportaciones a compromisos laborales	650	497
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(3.935)	(9.334)
Otros	648	1.179
	402.881	370.984

El incremento de los gastos de personal es el resultado, principalmente, de la revisión salarial prevista en el Real Decreto 24/2018 de 21 de diciembre con un incremento salarial del 2,50% para el primer semestre de 2019, con efectos del 1 de enero de 2019 al 30 de junio de 2019; y una subida del 0,25% adicional para el segundo semestre de 2019 (2,50% +0,25%), con efectos del 1 de julio de 2019 al 31 de diciembre de 2019, junto con la incorporación a la sociedad de nueva plantilla y el incremento de la retribución variable (2018: 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 por importe de 650 miles de euros para 2019 y 498 para 2018 (ver Nota 21).

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 entendieron 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 2019 y 2018 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Arrendamientos y cánones	4.779	6.160
Reparaciones y conservación	269.572	261.685
Servicios profesionales independientes	52.455	50.168
Primas de seguros	11.610	11.146
Servicios bancarios	730	675
Publicidad y relaciones públicas	4.888	3.767
Suministros	100.013	89.272
Servicios vigilancia y seguridad	183.577	160.382
Otros servicios	166.666	154.525
	794.290	737.780

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.

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El aumento en este epígrafe se relaciona principalmente con el efecto de la entrada en vigor, a lo largo de 2018, de nuevos contratos en los aeropuertos de la red, con mayores costes asociados a los servicios de seguridad privada, al servicio de pasajeros con movilidad reducida así como a nuevos servicios de limpieza.

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 entendieron 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 2019 y 2018 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2019	2018
Ingresos financieros	4.808	3.204
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	1.472	1.029
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	2.270	-
- De terceros	580	1.571
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	486	604
Gastos financieros	(96.265)	(124.247)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(42.922)	(69.634)
- Por deudas con terceros	(19.506)	(16.851)
- Derivados (Notas 15 y 19 c)	(33.699)	(37.333)
- De intereses de expropiaciones(Nota 21)	-	(310)
- Por actualización de provisiones	(138)	(119)
Diferencias de cambio	(41)	(9)
RESULTADO FINANCIERO	(91.498)	(121.052)

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2019 respecto a 2018 son las siguientes:

- La disminución de 26,7 millones de euros 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 llevó 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). Durante 2019 también se ha producido un descenso de la deuda media y de los tipos de interés.
- El aumento de 2,7 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” es principalmente debido al coste derivado de la actualización anual de los anticipos recibidos por los contratos con World Duty Free Group (ver Nota 20), y a gastos financieros devengados por intereses y cargos de demora.

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 4.701 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2019, 2.908 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2018: 7.679 miles de euros) y el resto, 1.793 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2018: 4.357 miles de euros).

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2019			31 de diciembre de 2018		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	7	4	11	9	2	11
Directivos y Titulados	993	799	1.792	905	711	1.616
Coordinadores	791	322	1.113	805	320	1.125
Técnicos	2.983	1.495	4.478	2.972	1.411	4.383
Personal de apoyo	221	252	473	224	246	470
Total	4.995	2.872	7.867	4.915	2.690	7.605

En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2019, ascendieron a 799 empleados (2018: 803).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2019 y 2018, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2019			Año 2018		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	7	3	10	9	2	11
Directivos y Titulados	938	753	1.691	888	697	1.585
Coordinadores	795	322	1.117	796	314	1.110
Técnicos	2.978	1.460	4.438	2.962	1.410	4.372
Personal de apoyo	223	253	476	228	241	469
Total	4.941	2.791	7.732	4.883	2.664	7.547

En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2018 ascendió a 822 empleados (2018: 930).

A 31 de diciembre de 2019 AENA S.M.E., S.A., cuenta con 117 empleados con discapacidad (2018: 114).

AENA S.M.E., S.A.
Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2019 y 2018 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	Año 2019			Año 2018		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.328	-	1.328	1.372	-	1.372
Dietas	37	115	152	26	120	146
Primas de seguros	7	-	7	7	-	7
Total	1.372	115	1.487	1.405	120	1.525

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (11 hombres y 4 mujeres) a 31 de diciembre de 2019 (2018: 12 hombres y 3 mujeres).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2019, 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 y la Alta Dirección 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.

c) Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2019 y 2018, 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 2019 y 2018 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 2019 y 2018 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 2019 y 31 de diciembre de 2018, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2019	2018
Servicios de auditoría	143	143
Otros servicios de verificación	42	42
Otros servicios	90	95
Total	275	280

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 2019 y 31 de diciembre de 2018.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2019 y 2018, con independencia del momento de su facturación.

26. Aavales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 299 miles de euros (31 de diciembre de 2018: 454 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 2019 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 545,4 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 259,1 millones de euros (2018: inversiones por 529 millones de euros y amortizaciones por 243 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2019, 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 37.235 miles de euros (2018: 59.635 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2019	2018
Bilbao	5.768	2.776
Alicante	5.398	309
Madrid/Barajas	4.161	936
Palma Mallorca	3.967	24.785
Lanzarote	3.048	38
Málaga	2.364	144
Sevilla	1.820	1.817
A Coruña	1.668	-
Valencia	1.605	23.655
Tenerife Norte	1.539	645
Tenerife Sur	1.287	1.277
Gran Canaria	1.093	480
Fuerteventura	1.022	67
Ibiza	444	491
Barcelona	159	543
Resto aeropuertos	1.736	1.672
Total	37.079	59.635

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2019 y 2018 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2019	2018
Reparaciones y conservación	8.488	9.490
Servicios profesionales independientes	2.775	2.388
Otros servicios medioambientales	2.346	2.438
Total	13.609	14.316

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 2019 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 24.395 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2018: 23.817 viviendas), destacando las 12.909 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2018: 12.902 viviendas), 2.992 en Alicante-Elche (2018: 2.990 viviendas), 1.963 viviendas en Valencia-Manises (2018: 1.800 viviendas), 1.562 en Bilbao (2018: 1.520), 925 en Palma de Mallorca (2018: 836), 890 en Tenerife Norte (2018: 705 viviendas) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2018: 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 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 2019 y 2018 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles y, por lo tanto, considera con apoyo de sus abogados que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actuaciones medioambientales

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en núcleos de población cercanos a los Aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona el Prat, la Sociedad mantenía litigios derivados del posible impacto acústico consecuencia de dichos sobrevuelos, que hubiesen podido impactar negativamente tanto en el tráfico como en las operaciones de los aeropuertos.

Finalmente, durante el ejercicio 2019, estos litigios se han resuelto favorablemente para la Sociedad.

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 una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, así como otra reclamación de abono de compensación relativa al aeródromo de Cuatro Vientos, si bien podría extenderse a otras instalaciones.

De la investigación efectuada parece deducirse que el aeródromo de Son Bonet nunca tuvo uso militar. 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 lo que no corresponde la referida compensación presupuestaria.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2019 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 2019 y 31 de diciembre de 2018 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 8,1 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 2019 y 31 de diciembre de 2018 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).

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 2019 la dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

Activos contingentes

- a) Recursos de Aena 318/2015 contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril 2015

Esta contingencia ha sido resuelta por la Sentencia de la Audiencia Nacional de 3 de junio de 2019, notificada el pasado día 6 de junio.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establecía 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.

El recurso 318/215 que ahora resuelve la Audiencia Nacional se dirigía contra el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015, así como contra una Resolución de 30 de junio de 2015. La Resolución de 30 de junio de 2015 se había dictado ya dentro de la primera fase del procedimiento de aprobación de las tarifas aeroportuarias. En esta última Resolución, la CNMC había requerido a AENA para que modificara su propuesta de tarifas para 2016, con vistas a acatar los criterios del Acuerdo de 23 de abril de 2015.

El criterio de la Audiencia Nacional es que esas dos resoluciones son correctas. Por un lado, porque considera que el Acuerdo de 23 de abril de 2015 no habría tenido efecto vinculante para AENA y se habría dictado en un procedimiento puramente preparatorio del posterior sin mayor efecto. Y, en cuanto a la Resolución de 30 de junio de 2015, se considera que formaba parte del procedimiento de revisión tarifaria en donde la CNMC puede indicar a AENA qué cambios debería introducir en su propuesta sin perjuicio de que al final la decisión corresponda al legislador al aprobar la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

- b) Recurso 355/2015 contra la Resolución de la CNMC de 23 de julio de 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.

Con fecha 17 de junio de 2019 se dictó sentencia desestimatoria del recurso contencioso – administrativo interpuesto por Aena. La Sentencia confirma la tesis de la CNMC según la cual el déficit a compensar sería exclusivamente el déficit real producido en cada ejercicio y no el déficit prospectivo estimado al comienzo de cada periodo tal y como pretendía AENA.

Dichas sentencias no suponen impacto alguno para los estados financieros de la Compañía ni tienen efecto en los criterios para fijación de las tarifas contenidas en el vigente Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que abarca los ejercicios 2017 a 2021.

Analizadas las Sentencias mencionadas en los apartados a) y b) anteriores, la Compañía ha considerado que no procede recurrir las mismas.

- c) Recursos contenciosos administrativo de Aena contra el Acuerdo de la CNMC de 10 diciembre de 2018.

1.(PO 215/2019) El objeto de este recurso contencioso-administrativo es la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 diciembre de 2018 de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. (Aena), en el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada parte del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 24 de julio de 2018. Mediante el citado Acuerdo, Aena aprobó la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019 en aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En esta Resolución, la CNMC corrige los Parámetros K, B y D determinados en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAAJ previsto en el DORA; pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAAJ –relativos al Parámetro K, B y D– que son contrarios a los criterios establecidos en la Ley 18/2014 –y, además, corrige e inaplica los instrumentos de determinación de las variables y los parámetros retributivos como el DORA 2017-2021 (en lo que se refiere al tráfico estimado o previsto) y en el Informe de Supervisión Técnica 2017 de AESA –en lo que se refiere a los Parámetros B y D–.

Con fecha 16 de mayo de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 29 de julio de 2019.

2.(PO 490/2019) Este Recurso se dirige contra la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la CNMC de 10 diciembre de 2018 de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA y ACETA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de AENA, S.M.E., S.A. de fecha 24 de julio de 2018 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada tiene por objeto resolver los conflictos tarifarios presentados por determinadas asociaciones representativas de las aerolíneas –i.e. ALA, IATA y ACETA– que traen causa del Acuerdo del Consejo de Administración de aena de 24 de julio de 2018.

Con arreglo a esos criterios, y contraviniendo los criterios legales para la determinación de las tarifas de la Ley 18/2014, la Resolución Impugnada corrige los Parámetros K y B recogidos en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAAJ previsto en el DORA; razón por la cual debe ser anulada.

De esta manera, acoge íntegramente las pretensiones de las Asociaciones –como también hizo en el Informe de Supervisión– aun cuando van en contra de lo previsto en la Ley 18/2014; toda vez se exige que, para la determinación de los Parámetros K y B, se tenga en cuenta lo previsto en el DORA y el Informe de supervisión técnica anual (aprobado por AESA). No obstante, como se ha visto, la Resolución Impugnada aplica una serie de criterios de fijación del IMAAJ que se separan abierta y frontalmente de la Ley 18/2014; lo que hace necesario su corrección, para evitar la incorrecta aplicación de la Ley y las distorsiones para ejercicios futuros que podrían derivarse de la aplicación de los (arbitrarios) criterios de la CNMC.

Con fecha 4 de julio de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 17 de enero de 2020.

d) Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero, Aena ha interpuesto dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

Por un lado, la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2020. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Q_t – y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Por otro lado, la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por AENA.

AENA S.M.E., S.A.

Memoria Ejercicio 2019

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

29. Hechos posteriores al cierre

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales.



Informe de gestión

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019

Aena S.M.E., S.A.

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2019 refleja 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, en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Por otra parte, el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias aplicable en 2020 por primera vez.

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2020, con un ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero). Ello resulta conforme con los criterios de la CNMC.

- A nivel operativo, el tráfico continúa registrando nuevos records, con un volumen de 275,2 millones de pasajeros en el período (+4,4% interanual) impulsado por el buen comportamiento del sector turístico y del tráfico nacional.

El tráfico nacional ha aumentado un 6,4% y el internacional un 3,5%, observándose que el crecimiento del volumen de

pasajeros con origen/destino Reino Unido se ha moderado (+1,7%) y el del segundo mercado internacional, Alemania, se ha reducido (-2,1%).

Para el año 2020, la Sociedad comunicó en octubre de 2019 una estimación de crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de España del 1,1%. A la fecha de publicación de este informe, Aena ha revisado al alza la previsión anual, estimando un aumento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de España de +1,9%. Esta estimación de tráfico, no contempla un impacto potencial del coronavirus en el tráfico mundial y europeo en particular.

- La evolución positiva del tráfico ha contribuido al aumento de los ingresos totales en un 3,4%⁽²⁾ respecto a 2018, hasta 4.159,5 millones de euros, afectados por la reducción del 2,22% de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2019 no se produjo variación en las tarifas.

- En el ámbito de la actividad comercial, es destacable que el Consejo de Administración de Aena acordó el 24 de septiembre, prorrogar los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos en los aeropuertos de la red, al actual operador. La prórroga, que se iniciará al término de la vigencia de los contratos actuales el 31 de octubre de 2020, tendrá un período inicial de tres años y dos posibles extensiones adicionales de un año cada una.

Las condiciones técnicas y económicas de los contratos permanecerán idénticas a las actualmente vigentes, excepto un incremento retributivo anual

del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, del 1,56% medio ponderado anual, durante todo el período de prórroga. Los porcentajes de retribución variable no tienen modificación.

En cuanto al progreso de los proyectos de renovación de la oferta de restauración, es reseñable que a finales de julio se adjudicaron los nuevos contratos de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca, que se suman a los 18 locales adjudicados en el Aeropuerto Alicante-Elche en el mes de enero, así como a las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria.

- El Resultado de explotación ha aumentado un 6,7%, hasta 1.952,2 millones de euros.
- El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.860,7 millones de euros frente a 1.709,3 millones en 2018 y el resultado neto del período asciende a 1.421,3 millones de euros, que supone un crecimiento interanual del 9,2% (1.301,2 millones de euros en 2018).
- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha alcanzado 2.050,2 millones de euros al cierre del período, lo que supone un aumento del 8,2% frente a 1.894,7 millones de euros en 2018.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se ha situado en 2,3x a 31 de diciembre de 2019 (2,5x al 31 de diciembre de 2018).

¹ Aena S.M.E., S.A. ("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.

Esta solidez financiera se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings (con fecha 9 de mayo de 2019) y Moody's (con fecha 26 de julio de 2019) de sus respectivas calificaciones crediticias: "A" y "A3", ambas con perspectiva estable.

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings asignó por primera vez la calificación de corto plazo, situándola en "F1".

- En relación con la ejecución de inversiones en infraestructura, el importe pagado en el período ha ascendido a 490,4 millones de euros en 2019 frente a 470,3 millones de euros en 2018), las cuales siguen centradas en seguridad y en mantenimiento de acuerdo con el programa de inversión regulada establecido en el DORA para los aeropuertos de la red.
- En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó ganadora de la subasta para la concesión de la explotación y mantenimiento de los aeropuertos del denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, integrado por los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte. La sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante "ANB") se constituyó el

30 de mayo de 2019 y el Consejo de Administración de ANB, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.389,0 millones de reales brasileños, totalmente suscrita y desembolsada por su accionista único Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Al 30 de septiembre de 2019, ANB desembolsó 2.232 millones de reales brasileños (510,8 millones de euros), correspondientes al canon fijo de concesión ofertado y a la aportación adicional estipulada por el Gobierno de Brasil.

La firma del contrato de concesión tuvo lugar el 5 de septiembre, activándose el plazo el 9 de octubre. Durante 2019, la operación de los aeropuertos ha seguido siendo realizada por el gestor público brasileño, Infraero.

De acuerdo al contrato de concesión, en enero de 2020 se iniciaron las operaciones en Juazeiro do Norte y Campina Grande. En el mes de febrero se han iniciado las operaciones en el resto de aeropuertos, a excepción de Recife, en el que está previsto que el inicio tenga lugar en marzo.

Este Grupo de aeropuertos registró en 2019 un tráfico anual de 13,7 millones de pasajeros.

- Asimismo, cabe destacar que, como parte del desarrollo de los objetivos ligados al Plan Estratégico, en 2019 ha sido creada una nueva dirección corporativa con el objetivo de impulsar importantes proyectos estratégicos, como la innovación, la transformación digital, la búsqueda de la excelencia en el servicio al pasajero y la sostenibilidad. La nueva dirección, denominada Dirección de Innovación y Proyectos Estratégicos Transversales, está liderada por Amparo Brea, que anteriormente había estado al frente de la dirección de Planificación y Medio Ambiente.
- El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 7,58 euros por acción con cargo al beneficio de 2019. Este dividendo supone distribuir el 80% del beneficio neto de Aena S.M.E., S.A. y representa un incremento del 9,4% respecto al ejercicio anterior.
- Durante 2019, la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 170,50 euros, lo que implica una revalorización del 25,6%, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 11,8%.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía de España ha continuado durante 2019 la senda de crecimiento y el transporte aéreo, una de sus principales industrias, ha evolucionado positivamente.

Según datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB en el conjunto del año 2019 ha registrado un crecimiento del 2,0% y en el cuarto trimestre registró un crecimiento interanual del 1,8%, tasa una décima inferior a la del trimestre precedente.

Por su parte, la contribución del transporte aéreo es de especial relevancia en España (según ACI-Intervistas 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 que se han vuelto a batir en 2019.

Así, los datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejan que en 2019 visitaron España 83,7 millones de turistas, un 1,1% más que el año anterior,

manteniéndose como principales países emisores: Reino Unido (18,1 millones de turistas), Alemania (11,2 millones) y Francia (11,2 millones).

No obstante, estos mercados han mostrado crecimientos inferiores a los experimentados en los últimos años:

Reino Unido un -2,4%, Alemania un -2,1% y Francia un 1,2% menos. Entre otras razones, debido a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, a un entorno económico europeo de menor crecimiento y, adicionalmente, en el caso de los turistas del Reino Unido (que en la red de Aena representaron el 16,3% del tráfico de pasajeros en 2019) por la incertidumbre provocada por la negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit).

Por comunidades, Cataluña fue la principal comunidad autónoma de destino en 2019 con el 23,1% del total de los turistas, seguida de las Islas Baleares con el 16,3% y Canarias con el 15,7%.

En esta posición tan relevante que ha vuelto a tener España un año más, es destacable el papel de

Aena, ya que la vía aeroportuaria es la que ha servido de entrada al mayor número de turistas: el 82,1% de los turistas accedieron a España a través de alguno de los aeropuertos de la Sociedad.

Asimismo, hay que resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea, ya que en 2019 concentró el 28% de la oferta asientos entre Europa y Latinoamérica.

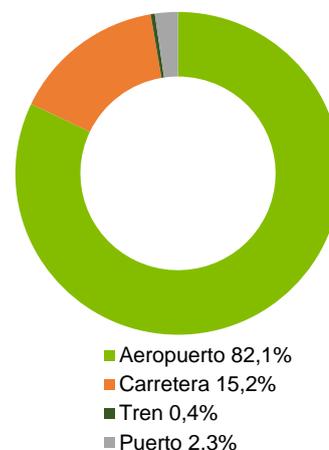


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

En 2019, la red de Aena registró más de 275,2 millones de pasajeros, lo que supone una cifra record y un incremento del 4,4% respecto al año anterior, habiendo sido el mes de agosto de 2019, el mejor mes de la historia de los aeropuertos de Aena.

El aumento del tráfico de pasajeros en el período se ha visto favorecido por la evolución del tráfico nacional, +6,4%, que ha registrado un volumen de 85,9 millones de pasajeros, impulsado por la positiva evolución de la economía española

y favorecido por el aumento de la bonificación estatal al tráfico interislas y a los trayectos a la Península de los residentes en las islas, Ceuta y Melilla, elevado del 50% al 75%, desde el 28 de junio de 2017 y desde el 16 de julio de 2018 respectivamente.

El tráfico internacional ha crecido un 3,5%, situándose en 189,3 millones de pasajeros y su contribución al tráfico total ha disminuido ligeramente al 68,8% (69,4% en 2018). El volumen de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido ha

moderado su crecimiento (+1,7%), y el tráfico en el segundo mercado internacional, Alemania, se ha contraído (-2,1%).

En número de movimientos de aeronaves, se han registrado 2.360.957 operaciones, que supone un incremento del 2,6% respecto a 2018.

El volumen de mercancías ha alcanzado 1.068.395 toneladas, +5,6% superior al año anterior.



Figura 2. Datos operativos de los aeropuertos

Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

2019 Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 1.090.954 pasajeros y 7.976 movimientos de aeronaves. En 2018 el Aeropuerto de Murcia San Javier registró: 1.273.424 pasajeros y 9.179 movimientos de aeronaves (ver nota 3.2 de la Memoria)

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 7 principales aeropuertos que representan el 73,9% del total:

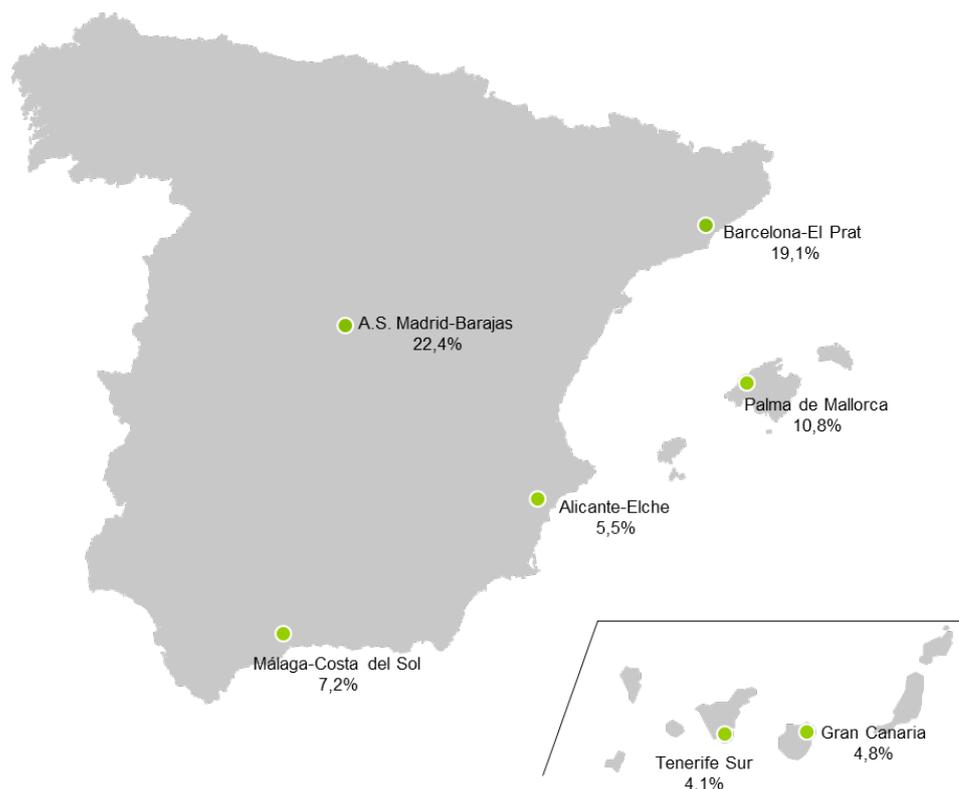


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos

La evolución del tráfico por aeropuertos se detalla a continuación:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Miles	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total	Toneladas	Variación ⁽¹⁾ interanual	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	61,7	6,6%	22,4%	426,4	4,0%	18,1%	558.567	7,4%	52,3%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	52,7	5,0%	19,1%	344,6	2,7%	14,6%	177.271	2,5%	16,6%
Palma de Mallorca	29,7	2,2%	10,8%	217,2	-1,4%	9,2%	9.022	-9,9%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	-0,6%	16,4%	410,7	-1,4%	17,4%	37.030	-1,2%	3,5%
Total Grupo I	70,5	6,5%	25,6%	565,0	3,1%	23,9%	35.251	-7,2%	3,3%
Total Grupo II ⁽²⁾	13,8	1,5%	5,0%	191,2	2,0%	8,1%	186.583	9,0%	17,5%
Total Grupo III	1,8	17,0%	0,6%	205,9	12,8%	8,7%	64.671	3,5%	6,1%
TOTAL	275,2	4,4%	100,0%	2.361,0	2,6%	100,0%	1.068.395	5,6%	100,0%

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 1.090.954 pasajeros y 7.976 movimientos de aeronaves. En 2018 el Aeropuerto de Murcia San Javier registró: 1.273.424 pasajeros y 9.179 movimientos de aeronaves (ver nota 3.2 de la Memoria).

Tabla 1. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupos de aeropuertos

El crecimiento del tráfico de pasajeros comerciales en el **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas** se ha distribuido entre un aumento del tráfico nacional del 4,7% (hasta 16,7 millones de pasajeros) y del internacional en un 7,3% (hasta 44,9 millones de pasajeros).

En el **Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat** el tráfico nacional ha aumentado un 4,2% y un 5,4% el internacional (alcanzando 14,0 y 38,6 millones de pasajeros respectivamente).

El **Aeropuerto de Palma de Mallorca** ha registrado un crecimiento de pasajeros nacionales del 6,7%, frente al aumento de un 0,8% del tráfico internacional, con un volumen de pasajeros de 7,5 y 22,2 millones respectivamente.

Respecto a los 8 aeropuertos del **Grupo Canarias**, el número de pasajeros nacionales aumentó 6,9% (hasta 18,2 millones), frente al retroceso del -4,9% del volumen de pasajeros internacionales (situándose en 26,5 millones).

En el crecimiento del tráfico de pasajeros de los 8 aeropuertos del **Grupo I** han destacado los aeropuertos de: Sevilla (+18,2%), Valencia (+9,9%) y Bilbao (+8,0%).

El tráfico en el **Aeropuerto Alicante-Elche** aumentó un 7,6% (hasta 15,0 millones de pasajeros) y en **Málaga-Costa del Sol** un 4,4% (hasta 19,9 millones de pasajeros). El tráfico en ambos aeropuertos supuso el 50% del volumen del Grupo I. El tráfico nacional en este grupo ha aumentado en 2019 un 7,9% y el internacional un 6,0%.

Los aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global de pasajeros del 1,5%, hasta 13,8 millones de pasajeros, impulsado por el aumento del 7,0% del tráfico nacional, frente a la disminución del 6,8% del tráfico internacional. En este grupo cabe destacar el significativo aumento del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza (+9,5%), 182.659 toneladas, en su mayoría de carga internacional.

Del **Grupo III** cabe destacar que el volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Vitoria ha alcanzado 64.463 toneladas (+3,7%).



Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

En relación con la actividad de **marketing aeroportuario**, cabe indicar que, como parte del resultado de la misma, durante 2019 se han abierto 330 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena: 69 con destinos domésticos, 242 rutas de medio radio y 19 de largo radio.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido: A.S. Madrid-Barajas (44), Palma de Mallorca (38), J.T. Barcelona-El Prat (30), Tenerife Sur (22), y Málaga-Costa del Sol (23).

En cuanto a aerolíneas, han destacado por su mayor número de nuevas rutas abiertas: Ryanair (62), Vueling (40), Air Nostrum (17),

Volotea (16), Air Europa y easyJet (15).

Respecto a las rutas de largo radio, cabe destacar la apertura de las siguientes:

- Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat: Santiago de Chile y Nueva York con Level, Toronto con WestJet, Chicago y San Francisco (antes volaba

- Oakland) con Norwegian, Sialkot con Pakistán Airlines y México con Aeromexico y Emirates.
- Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas: Xian con China Eastern, Boston con Norwegian, Guayaquil y Quito con Plus Ultra, Samana con Wamos, Guayaquil con Iberia, Medellín, Panamá e Iguazú con Air Europa.
- Aeropuerto de Málaga-Costa de Sol a Bahrain con Gulf Air.
- Aeropuerto de Tenerife Sur a Kiev con Skyup Airlines.

También es reseñable mencionar que la aerolínea Laudamotion incrementó su base operativa en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, con 4 aviones que operaron durante la temporada de verano 2019, así como que Vueling ha incorporado 1

nueva aeronave en cada una de sus bases en Barcelona, Bilbao, Sevilla, Alicante, Valencia y Santiago.

En sentido contrario, Ryanair y Norwegian han cerrado bases en España. Ryanair, las bases de Gran Canaria, Tenerife Sur y Lanzarote, y Norwegian su base de Madrid, debido a la restricción operativa que afecta a los aviones B737-MAX.

Adicionalmente, es relevante señalar que en el mes de septiembre se produjo la quiebra de Thomas Cook Group plc y, en consecuencia, Thomas Cook UK, que transportó a más de 2,6 millones de pasajeros entre España y Reino Unido en 2018, cesó sus operaciones.

Para paliar los efectos de la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook en los mercados más afectados, Islas Canarias y Baleares, Aena aplica un incentivo extraordinario en la temporada de invierno 2019, que abarca del 27 de octubre de 2019 al 28 de marzo de 2020. El incentivo está destinado a los asientos de vuelos internacionales adicionales a los programados el día 31 de agosto de 2019 en los aeropuertos canarios y de Baleares. Los asientos adicionales, serán incentivados con un 100% de descuento de la tarifa media de pasajero de cada compañía en el conjunto de los aeropuertos canarios y de manera independiente, en los aeropuertos de Baleares.

Respecto a la distribución del tráfico **por áreas geográficas**, en 2019 todos los mercados crecen y destaca el relevante crecimiento del tráfico en largo radio (+12,1%), en especial con origen/destino Asia (+20,6%), cuyo volumen de pasajeros sigue creciendo significativamente y casi se ha cuadruplicado en los últimos cuatro años. En 2019 se han alcanzado en este mercado cerca de 1,4 millones de pasajeros y 17 destinos, frente a 0,4 millones de pasajeros y 6 destinos en 2015.

Asimismo, son reseñables los aumentos del tráfico con origen/destino Norteamérica (+13,8%) y Latinoamérica (+9,7%), destacando en relación a este último mercado que el 25,9% de la oferta de asientos entre Europa y Latinoamérica se ha concentrado en 2019 en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Región	Pasajeros (millones) 2019	Variación %
Europa ⁽¹⁾	165,3	2,3%
España	85,9	6,4%
Latinoamérica	8,4	9,7%
Norteamérica ⁽²⁾	6,8	13,8%
África	3,9	14,4%
Oriente medio	3,6	11,0%
Asia y otros	1,4	20,6%
TOTAL	275,2	4,4%

⁽¹⁾ Excluye España

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico de pasajeros por áreas geográficas

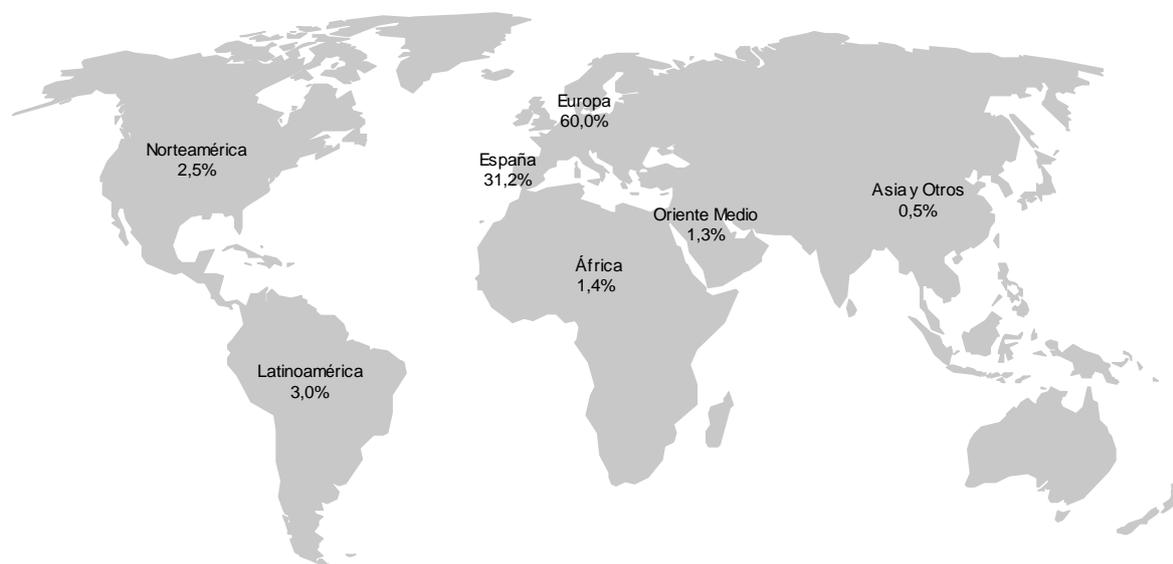


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por países, el tráfico total de la red de aeropuertos se concentra en España (31,2%) y en Reino Unido, Alemania, Italia y Francia, países que representan en conjunto una cuota del 37,9% (38,8% en 2018).

De estos países, como ya se ha comentado, cabe destacar que el volumen de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha moderado su crecimiento en 2019, acumulando un aumento anual del 1,7%. Esta tendencia se ha acentuado en el cuarto trimestre en el que el aumento ha sido del 0,1%, frente a +0,8% en el tercer trimestre, +3,0% en el segundo trimestre y +3,7% en el primer trimestre. Asimismo, en 2019 se ha puesto de manifiesto la contracción del tráfico con origen/destino Alemania, el segundo mercado internacional, registrando al cierre de 2019 un descenso del 2,1% (-8,4% en el cuarto trimestre, -4,8% en el tercer trimestre, +1,7% en el segundo trimestre y +5,6% en el primer trimestre). Esta evolución del tráfico se ha visto afectada por la incertidumbre provocada por el Brexit, la recuperación de destinos turísticos alternativos a España, así como por el entorno económico de menor crecimiento.

País	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	2019	2018	%	Pasajeros	2019	2018
España	85,9	80,8	6,4%	5,2	31,2%	30,6%
Reino Unido	44,9	44,1	1,7%	0,8	16,3%	16,7%
Alemania	29,1	29,7	-2,1%	-0,6	10,6%	11,3%
Italia	16,3	15,3	6,2%	1,0	5,9%	5,8%
Francia	14,0	13,2	6,1%	0,8	5,1%	5,0%
Holanda	8,8	8,8	0,4%	0,0	3,2%	3,3%
Suiza	6,4	6,4	-0,1%	0,0	2,3%	2,4%
Bélgica	6,3	6,1	3,0%	0,2	2,3%	2,3%
Portugal	5,7	4,9	15,9%	0,8	2,1%	1,8%
Estados Unidos	5,0	4,4	13,2%	0,6	1,8%	1,7%
Irlanda	4,7	4,3	7,8%	0,3	1,7%	1,6%
Suecia	3,7	3,9	-4,8%	-0,2	1,3%	1,5%
Dinamarca	3,1	3,5	-9,7%	-0,3	1,1%	1,3%
Noruega	2,9	3,1	-6,0%	-0,2	1,1%	1,2%
Austria	2,6	1,8	41,9%	0,8	0,9%	0,7%
Total Top 15	239,4	230,3	3,9%	9,1	87,0%	87,3%
Resto de países	35,8	33,4	7,3%	2,4	13,0%	12,7%
Total Pasajeros	275,2	263,8	4,4%	11,5	100,0%	100,0%

Tabla 3. Distribución del tráfico de pasajeros por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste incrementan su cuota al 57,6% (56,4% en 2018), correspondiendo el restante 42,4% a compañías de servicio completo (43,6% en 2018), lo que refleja un grado de concentración que continúa manteniéndose en un nivel moderado.

Los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG (28,7% del volumen de pasajeros total) y Ryanair (18,7%). Entre el resto de aerolíneas es relevante mencionar el aumento de la actividad de Jet2.com (pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido hacia destinos turísticos en España), el crecimiento sostenido de Air Europa y el aumento del Grupo Binter que opera principalmente el tráfico entre aeropuertos del Grupo Canarias.

En cuanto a la actividad de largo radio de las compañías de bajo coste iniciada por Norwegian y Level en el aeropuerto de Barcelona en junio de 2017, cabe indicar que ha continuado creciendo e incorporando nuevas rutas a las que también iniciaron su operativa en el aeropuerto de Madrid en julio de 2018. Así, desde que comenzó esta operativa, acumula 2,4 millones de pasajeros. En 2019 el volumen de pasajeros ha superado 1,2 millones, lo que supone un crecimiento interanual del 46,8%.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota (%)	
	2019	2018	% Pasajeros		2019	2018
Ryanair ⁽¹⁾	50,0	46,8	6,8%	3,2	18,2	17,8
Vueling	42,7	39,4	8,5%	3,4	15,5	14,9
Iberia	20,7	19,3	7,1%	1,4	7,5	7,3
Air Europa	19,0	17,4	9,7%	1,7	6,9	6,6
Easyjet ⁽²⁾	17,9	16,8	6,7%	1,1	6,5	6,4
Iberia Express	10,3	9,5	8,1%	0,8	3,7	3,6
Air Nostrum	8,9	8,4	6,2%	0,5	3,2	3,2
Norwegian Air ⁽³⁾	8,9	10,0	-10,7%	-1,1	3,2	3,8
Jet2.Com	8,0	7,2	11,0%	0,8	2,9	2,7
Grupo Binter ⁽⁴⁾	7,7	7,1	9,2%	0,6	2,8	2,7
Eurowings	5,6	5,6	0,2%	0,0	2,0	2,1
Thomson Airways	4,6	4,8	-4,3%	-0,2	1,7	1,8
Lufthansa	4,5	4,2	5,7%	0,2	1,6	1,6
Transavia	3,8	3,7	3,0%	0,1	1,4	1,4
Condor	3,4	3,4	0,3%	0,0	1,2	1,3
Total Top 15	216,2	203,6	6,2%	12,6	78,5%	77,2%
Resto de compañías aéreas	59,1	60,1	-1,8%	-1,1	21,5%	22,8%
Total Pasajeros	275,2	263,8	4,4%	11,5	100,0%	100,0%
Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁵⁾	158,4	148,7	6,5%	9,7	57,6%	56,4%

⁽¹⁾ Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

⁽²⁾ Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. LTD. y Easyjet Europe Airline GMBH.

⁽³⁾ Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK.

⁽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 de pasajeros por aerolíneas

2.4. Actividad comercial

Los servicios comerciales que Aena presta a sus distintos usuarios, tanto a los pasajeros, como a los acompañantes y empleados, se adaptan a los perfiles de los mismos. Esta oferta comercial presenta una variada y atractiva tipología de conceptos, tanto locales como internacionales.

En 2019, los ingresos comerciales ordinarios alcanzaron 1.236,9 millones de euros, lo que supone un incremento del 7,7% respecto al año anterior. Entre los factores de este crecimiento, destacan la mejora de las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen rentas mínimas garantizadas (RMGA) más altas, los incrementos de las mismas en los contratos en vigor y la favorable evolución de los negocios gestionados por Aena: aparcamientos y servicios VIP.

En términos unitarios por pasajero, la ratio de ingresos comerciales se ha situado en 4,49 euros, +3,16% superior los 4,36 euros de 2018. En el cálculo de esta ratio, se incluyen los ingresos ordinarios de las distintas actividades comerciales dentro del terminal, así como de los aparcamientos, sin incluir los que provienen de la actividad inmobiliaria, la cual constituye un segmento de negocio diferenciado.

La mayoría de los contratos comerciales de Aena contemplan una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentaje que varía en función de las categorías de productos y servicios) y una RMGA que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario al comprometer un porcentaje de su plan de negocio. El siguiente gráfico muestra por líneas de negocio la evolución hasta 2024 de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor al 31 de diciembre de 2019:

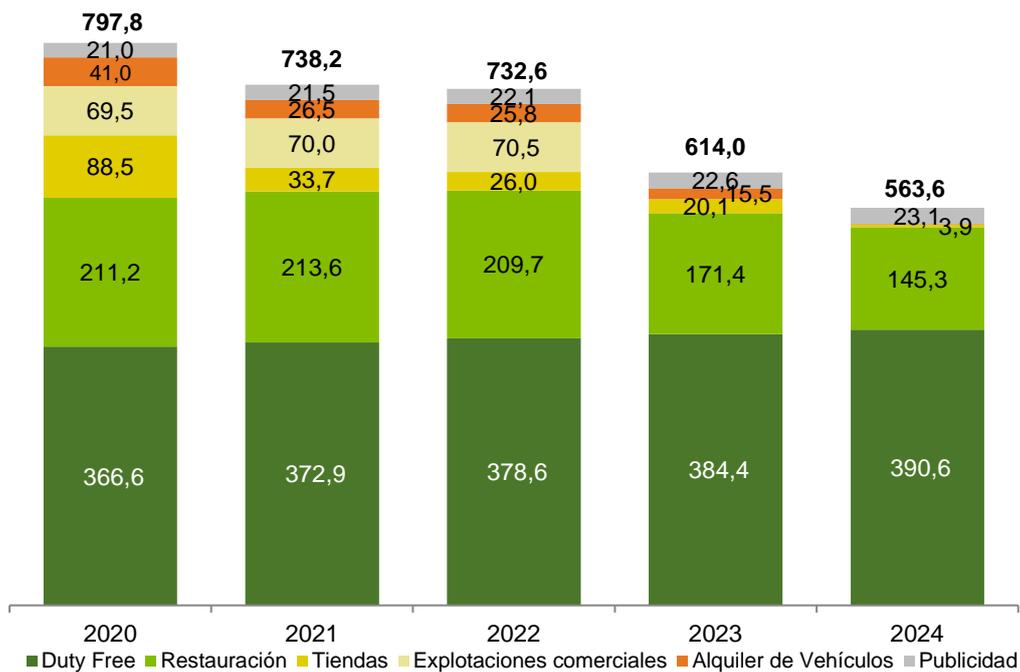


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

RMGA prorrateadas 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: incluye los importes de la prórroga del contrato que finalizaba en octubre de 2020.

3. Áreas de negocio

3.1 Servicios aeroportuarios

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados se situó en 10.103 millones de euros al 31 de diciembre de 2018.

Tarifas aeroportuarias 2019

En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021 y en virtud de la aplicación del citado documento, con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al IMAAJ de 2018.

Índice P

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias mediante una fórmula, que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de determinados costes que se definen en este real decreto, junto con el procedimiento para la determinación de su valor anual.

Proceso de consulta tarifas aeroportuarias 2020

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 2020, durante los meses de mayo, junio y julio se desarrolló 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 cumple con los requisitos establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA).

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 13 de mayo, la segunda se celebró el 17 de junio, y una tercera reunión con fecha 16 de julio, en la que se presentó la propuesta definitiva de las tarifas para 2020.

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones y compañías aéreas:

- 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, la CNMC, la DGAC y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asistieron a las reuniones como observadores de este proceso.

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2020, con un ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2020 en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción del -1,44% respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero). Ello resulta conforme con los criterios de la CNMC.

Actividad aeronáutica

En lo que se refiere a los **servicios prestados al pasajero**, en 2019 destacan tanto la adjudicación de los nuevos contratos del servicio de limpieza en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, como la participación de Aena en el programa de Tablets de ASQ (*Airport Service Quality*) destinado a mejorar el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas realizadas a los pasajeros.

En cuanto a los **servicios prestados a las aerolíneas**, destaca la puesta en marcha del proyecto piloto de reconocimiento facial en el proceso de embarque, en los aeropuertos de Menorca y de Madrid.

En el apartado de **operaciones y seguridad**, han destacan la elaboración del procedimiento de acciones coordinadas ante la presencia de un dron y, el inicio del proyecto de sustitución de equipamiento de inspección de bodega para adecuarlo a las directrices definidas en la normativa europea.

Respecto a los **servicios de navegación aérea**, durante el último trimestre del año se ha licitado un nuevo expediente para la prestación del control de tránsito de aeródromo en los doce aeropuertos para los que se liberalizó este servicio en

2011, estando previsto que los nuevos contratos estén adjudicados en el tercer trimestre de 2020.

Finalmente, 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**. Aena trabaja con todos los

agentes involucrados y con las instituciones afectadas para minimizar el impacto operativo en los aeropuertos y acometer los cambios necesarios tanto en las infraestructuras como en las necesidades de recursos en los principales procesos afectados. De cara a la preparación de actividades frente al **Brexit**, se ha

acordado con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación un procedimiento modelo para la gestión de animales de compañía procedentes de terceros países para los aeropuertos designados como punto de entrada.

A continuación, se detallan los ingresos de esta actividad:

Miles de euros	2019	2018
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	2.768.380	2.668.991
Pasajeros	1.284.742	1.224.522
Aterrizajes/Servicio Tránsito aéreo/Servicio Meteorología	743.409	730.810
Seguridad	440.930	424.519
Pasarelas Telescópicas	101.183	106.830
Handling	108.591	100.416
Carburante	32.980	33.637
Estacionamientos	44.696	37.409
Catering	11.849	10.848
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾	76.260	77.623
Total Ingresos Servicios Aeroportuarios	2.844.640	2.746.614

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 26,1 millones de euros en 2019 (20,9 millones de euros en 2018).

⁽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 ordinarios de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.843,9 millones de euros (+3,6%) impulsados por el crecimiento del tráfico (+4,4% el volumen de pasajeros y +2,6% el número de aeronaves).

En sentido contrario, la reducción de las tarifas del -2,22% desde el 1 de marzo de 2018, en el ejercicio 2019 ha supuesto 4,6 millones de euros de menores ingresos. A partir del 1

de marzo de 2019 no se produjo variación de la tarifa.

El efecto de los incentivos al tráfico ha ascendido a 26,1 millones de euros en el período (neto de la regularización de 1,3 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a 20,9 millones de euros en 2018 (neto de la regularización de 4,4 millones de euros). La provisión por el incentivo extraordinario en la temporada de

invierno 2019 para paliar los efectos de la reducción de actividad del Grupo Thomas Cook ha ascendido a 1,7 millones de euros.

La bonificación por pasajero en conexión ha alcanzado 77,7 millones de euros, 4,3 millones de euros superior a año anterior. El número de pasajeros en conexión se ha situado en el 7,2% del total.

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 aéreas, cabe destacar las siguientes:

Servicios al pasajero

Para mejorar la experiencia del pasajero, Aena presta especial atención a los servicios que ofrece en sus aeropuertos.

En el año 2019, se ha dado continuidad a la licitación de los servicios de limpieza iniciada en 2018 en el marco del Plan Estratégico de Limpieza. Hasta la fecha, se ha adjudicado la prestación de este servicio en un total de 21 aeropuertos. Los nuevos contratos tienen un valor adjudicado anual de 69,9 millones de euros, lo que supone un incremento de coste anual del 26,8% respecto a los anteriores contratos de esos mismos aeropuertos.

En este período han sido adjudicados los servicios de limpieza de los aeropuertos de Madrid y Barcelona por un importe de 133,4 millones de euros para un período de 3 años, prorrogables por dos períodos de un año.

El contrato correspondiente al nuevo servicio del aeropuerto de Barcelona, entró en vigor el 1 de agosto y fue adjudicado a Sacyr Facilities por un importe de 57,8 millones de euros, que supone un incremento estimado del 36,5% respecto al anterior expediente (en la primera anualidad) y del 34% del personal destinado a realizar las tareas de limpieza.

Por su parte, el servicio de limpieza del aeropuerto de Madrid fue adjudicado en el mes de septiembre en tres lotes, por un total de 75,6 millones de euros, que supone un incremento del 12,9% respecto al coste del anterior expediente (en la primera anualidad) y del 17% del personal destinado a realizar las tareas de limpieza. Los adjudicatarios de cada uno de los lotes fueron: Sacyr Facilities (Lote 1, T123), Ferrovial Servicios (Lote 2, T4) y Óptima Facility Servicios (Lote 3, T4S).

Asimismo, se ha licitado en 2019 la fase V del Plan, que incluye los servicios de limpieza de los aeropuertos de Santiago, Vigo, A

Coruña, Granada, Sevilla, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. El importe de licitación asciende a 4,0 millones de euros anuales, y representa un incremento del 15,3%.

Los nuevos contratos tienen como objetivo principal 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). Establecen 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.

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (*Airport Service Quality*) con tabletas electrónicas, en el último trimestre de 2019 se han incorporado 8 aeropuertos al programa iniciado en el aeropuerto de Málaga: A Coruña, Santander, Zaragoza, Reus, Valencia, Tenerife Norte y La Palma. De cara a 2020, está previsto que los 33 aeropuertos de la red de Aena que participan en el programa ASQ se gestionarán mediante estos dispositivos electrónicos.

Esta nueva tecnología permitirá el seguimiento en tiempo real de los resultados de las encuestas de experiencia del pasajero, permitiendo actuar de forma inmediata en caso de detectarse un problema, lo que redundará en la mejora de la atención al pasajero.

Finalmente, en el ámbito de servicios al pasajero, cabe señalar que se ha adjudicado un nuevo expediente de desfibriladores, que aumentará de 291 a un total de 502 el número de equipos distribuidos entre todos los aeropuertos de la red de Aena.

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 los diferentes proyectos pilotos relacionados con el uso de tecnología de reconocimiento facial para mejorar el flujo de pasajeros a su paso por el aeropuerto. Esta tecnología, aumenta la capacidad del servicio de handling al permitir al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación.

Este proyecto piloto se inició en el Aeropuerto de Menorca en el primer trimestre de 2019, y se ha extendido durante 2019 al Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, donde las pruebas, que se llevaron a cabo en el último trimestre, incorporan al proceso el registro desde un dispositivo móvil con las APP de Aena y de Iberia, compañía aérea que participa en la iniciativa en este aeropuerto. En los próximos meses está previsto incorporar al Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat en el proceso de pruebas.

Asimismo, cabe destacar en el ámbito del servicio a las compañías aéreas, que Aena ha incorporado un nuevo servicio relacionado con la auto-facturación de equipajes (*Self Bag Drop*). Esta tecnología ofrece a los pasajeros de las compañías aéreas un sistema automatizado para realizar el proceso completo de facturación sin requerir la intervención de personal externo. Actualmente, el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat cuenta con mostradores con este sistema automatizado de facturación para aerolíneas como Vueling, Air France-KLM, Lufthansa o Air Europa. De cara al inicio de la temporada de verano de 2020, está previsto que se instalen dispositivos en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas para ofrecer este servicio.

En 2019, también hay que destacar que el 1 de diciembre finalizó la transición operativa de las 41 licencias adjudicadas para dar servicio a la actividad de combustible de aviación. Con la entrada en vigor de los nuevos contratos, comienzan a aplicar las nuevas tarifas máximas para las compañías aéreas, las cuales se han reducido en más de un 30% en

algunos casos, manteniendo los más altos niveles de calidad, seguridad y medioambiente.

Servicios de navegación aérea

En el ámbito de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo ATS (*Air Traffic Services*) a lo largo del mes de marzo se realizó el cambio de proveedor de servicios, tanto en la modalidad ATC (*Air Traffic Control*) como AFIS (*Aerodrome Flight Information System*), en las torres de control de los aeropuertos de El Hierro, La Gomera, Burgos y Huesca. Este servicio fue adjudicado por un importe similar al contrato anterior, siendo su duración de 7 años más una prórroga adicional de un año.

Durante el mes de junio se implantó en las torres de control de los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca el servicio avanzado de enlace de datos con las aeronaves D-DCL (*Datalink Departure Clearance*). Este servicio permite automatizar y mejorar, mediante enlace de datos entre controlador y pilotos, las tareas de autorizaciones de despegue, reduciendo significativamente las comunicaciones de voz a través de frecuencia aeronáutica.

En el tercer trimestre se han activado servicios D-ATIS (*Datalink Automatic Terminal Information Service*) en ocho aeropuertos de la red (Alicante, Cuatro Vientos, Ibiza, Jerez, Valencia, Sevilla, Fuerteventura, Lanzarote). Este servicio, permite que las aeronaves dispongan de la información de aeródromo en la fase de ruta y no solamente en la fase de aproximación, como ocurre con el ATIS convencional. Actualmente está ya instalado en un total de dieciocho aeropuertos.

Asimismo, es destacable que durante el último trimestre se ha licitado un nuevo expediente para la prestación del control de tránsito de aeródromo en doce aeropuertos, cuyos contratos actuales vencen entre finales de 2020 y principios de 2022. Está previsto que los nuevos

contratos estén adjudicados en el tercer trimestre de 2020.

Adicionalmente, es relevante indicar que Aena está trabajando en los proyectos de instalación de Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca, al objeto de que estén operativas en el primer trimestre de 2021. El concepto de Torre Remota proporciona ventajas operativas y de seguridad, al incorporar nuevas tecnologías que permiten ofrecer la prestación de un servicio más eficaz y más seguro frente a una nueva torre convencional.

Sistemas operacionales

En 2019 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. Estos programas 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 del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Los aeropuertos de Tenerife Norte y Valencia han obtenido la Certificación de Torre Avanzada en el cuarto trimestre, con lo que los datos operativos de dichos aeropuertos quedan integrados en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol. Con ello, 2019 finaliza con cerca del 75% del tráfico de operaciones de la red en España integrado en dicha red europea. En el cuarto trimestre de 2019 se han iniciado los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el Aeropuerto de Málaga Costa del Sol, con el objetivo de que pueda estar certificado a principios de 2020.

Operaciones

En el ámbito del Plan de mantenimiento anual de ejecución de certificaciones y verificaciones, se han llevado a cabo 27

supervisiones internas. Asimismo, se ha proporcionado soporte a las 30 inspecciones que AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) ha realizado en 29 aeropuertos durante 2019. Estas actividades se añaden al soporte a la auditoría USOAP (Programa Universal de OACI de auditoría a la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados) realizada al aeropuerto de Madrid.

Adicionalmente, en 2019 se ha continuado trabajando en la implantación de procesos de producción y gestión de la información aeronáutica de los aeropuertos de Aena acorde con la calidad que exigen EASA y Eurocontrol. Para ello, se han actualizado procedimientos y se ha constituido una Comisión de seguimiento conjunta entre Aena y EAMA (Espacio Aéreo y Medio Ambiente de ENAIRE), firmando un procedimiento de coordinación entre ambas. De acuerdo con esos requisitos de calidad, se ha publicado a lo largo del 2019 la información actualizada de los obstáculos del entorno de 7 aeropuertos, y la actualización de otros 4 aeropuertos.

En materia de seguridad operacional, también es relevante destacar que en 2019 se ha elaborado el procedimiento tipo que deben utilizar los aeropuertos para aplicar el protocolo coordinado de respuesta ante la presencia de un dron como amenaza de seguridad al transporte aéreo, aprobado el 26 de junio de 2019 por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En el ámbito del cumplimiento normativo europeo, es reseñable que se ha iniciado la realización de controles de drogas en los aeropuertos de la red, cumpliendo con el requisito establecido en el ADR.OR.C.045 del Reg (EU) 139/2014. (*ADR.OR.C.045 Use of alcohol, psychoactive substances and medicines*).

Otro aspecto a destacar entre las actuaciones de seguridad operacional, es la implantación a lo

largo de este año de la clasificación estandarizada de los incidentes con fauna y la modificación de la herramienta SGISO (*Sistema de Gestión de la Información de Seguridad Operacional*) para adaptarla a dicho estándar. Con ello, se ha mejorado la capacidad de análisis de estos incidentes, que redundará en una mejora de su diagnóstico.

En cuanto a la modificación de horarios operativos, se han coordinado y puesto en vigor las modificaciones de los horarios operativos de los aeropuertos de Asturias, Jaén, Fuerteventura, Vitoria y del Helipuerto de Ceuta.

De cara a la preparación de actividades frente al Brexit, se ha acordado con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación un procedimiento modelo para la gestión de animales de compañía procedentes de terceros países para los aeropuertos designados como punto de entrada.

Seguridad física

En éste área, es reseñable que se ha cumplido el primero de los dos años de contrato de los nuevos expedientes de seguridad privada. Estos expedientes, basados en indicadores de calidad de la seguridad y del servicio al pasajero, que están alineados con los objetivos establecidos en el DORA, han tenido un resultado hasta el momento positivo. Respecto a este servicio, cabe indicar que en el mes de agosto se inició una huelga indefinida en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, cuyo impacto operativo ha sido nulo desde su inicio, y durante todas las semanas de huelga.

Durante 2019, AESA ha continuado su actividad auditora en materia de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red, con resultados satisfactorios y un total de 56 inspecciones en todo el año. Asimismo, Aena continúa trabajando en el control de calidad interno para conseguir la mejora continua en la operativa y los procesos. Para ello se han realizado

un total de 36 verificaciones a lo largo del año.

Otras actuaciones relevantes llevadas a cabo en el ámbito de la seguridad y que cabe citar, son las siguientes:

- ▶ La creación de un grupo de trabajo con la Policía Nacional, para el seguimiento de la instalación del proyecto *Entry Exit System*. Este proyecto europeo tiene por objeto registrar las entradas y salidas de pasajeros de terceros países a través de las fronteras europeas.
- ▶ La adjudicación de expedientes de Auxiliares de Apoyo en Fronteras en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Además, se han licitado a lo largo del año los expedientes para apoyo en fronteras en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.
- ▶ La realización de 2 simulacros de Acto de Interferencia Ilícita, en los aeropuertos de Málaga y Fuerteventura. Estos simulacros de secuestro aéreo tienen por objeto analizar las acciones a realizar en cada colectivo.

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 ya se encuentra en funcionamiento. Estas actuaciones han finalizado en el aeropuerto de Sevilla y continúan en el aeropuerto de Ibiza.

En relación al suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega EDS (Estándar 3), durante 2019 se han adjudicado los suministros de los siguientes aeropuertos: Menorca, Madrid, Barcelona, Palma, Gran Canaria, Málaga, Granada, Alicante, A Coruña, Almería, Valencia, Reus, Vigo, Sevilla, Girona, Zaragoza, Ibiza, Santiago, Fuerteventura, y Asturias. Está en fase final de adjudicación un último bloque de aeropuertos incluidos en este proyecto.

Los estándares o normas de detección para los equipos de inspección de equipajes de bodega EDS son definidos por la Comisión Europea, y quedan recogidos en la normativa europea (Reglamentos y Decisiones) y en la normativa española (Programa Nacional de Seguridad-PNS). El Estándar 3 implica una mayor capacidad en la detección de explosivos, con respecto al anterior (Estándar 2).

En éste ámbito de actuación de equipamiento de seguridad, destacan igualmente las adjudicaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros. El primer proyecto está centrado en equipamiento en filtros que permite al pasajero portar dentro del equipaje de mano líquidos y portátiles, y el segundo, está orientado a la implementación de salas de inspección remotas.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el año 2019 se ha continuado desarrollando el Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) iniciado en julio de 2018, que 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.

La ejecución del PEMA en 2019 se ha centrado principalmente en la agrupación de expedientes, con el fin de reducir el número de contratos, generar sinergias en la ejecución de los servicios y aumentar la eficiencia en su gestión. Dicha agrupación tiene los siguientes objetivos:

- ▶ Adecuar el alcance de los servicios a los requerimientos de la normativa vigente.
- ▶ Mejorar la calidad del servicio, alineándola con los indicadores DORA.
- ▶ Mejorar el control de las instalaciones a través de la digitalización de los servicios.
- ▶ Optimizar los costes.

Asimismo, el PEMA contemplaba para 2019 la finalización de los manuales de mantenimiento preventivo de instalaciones e infraestructuras aeroportuarias, cuyo objetivo consiste en estandarizar activos, tareas y procesos. Se han elaborado un total de 13 manuales de especialidades de instalaciones.

La racionalización de los servicios de mantenimiento a través de la agrupación de expedientes entre los aeropuertos de los Grupos I, II, III y Grupo Canarias no sólo logrará la homogeneización de la gestión de los servicios en la red de aeropuertos, sino que también reducirá significativamente el número de contratos, pasando de

350 a 18. En 2019, se han adjudicado 3 contratos, se han licitado otros 7, se ha aprobado la licitación de otros 5 y se han redactado otros 3. A lo largo de 2020 se iniciarán estos 18 nuevos contratos.

3.1.2 Actividad comercial

Los ingresos comerciales han alcanzado 1.236,9 millones de euros en 2019 y crecimiento interanual del 7,7%.

Este incremento se debe principalmente a la evolución positiva del tráfico, a la mejora en las condiciones contractuales de las nuevas licitaciones que incluyen mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA), al incremento de las mismas recogido en los

contratos en vigor, así como al buen comportamiento de los dos negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP).

En 2019, el importe registrado en ingresos ordinarios por rentas mínimas garantizadas (RMGA) asciende a 144,4 millones de euros, el 17,8% de los ingresos de las actividades con contratos que incluyen dichas cláusulas (duty free, tiendas, restauración, publicidad y

explotaciones comerciales) frente al 16,5% que representaban al cierre de 2018. La diferencia es debida principalmente a la propia evolución de las ventas en los contratos existentes (5,0 millones de euros), a las mejores condiciones de los nuevos contratos (9,9 millones de euros) y al incremento de RMGA recogido en los contratos vigentes (2,0 millones de euros).

En la siguiente tabla se muestran las líneas de la actividad comercial:

Miles de euros	Ingresos	
	2019	2018
Tiendas libres de impuestos	343.755	326.037
Tiendas	114.805	106.298
Restauración	224.345	199.772
Alquiler de vehículos	154.362	151.344
Aparcamientos	158.489	143.469
Servicios VIP	78.833	64.226
Publicidad	26.043	33.102
Arrendamientos	34.452	33.454
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	101.855	91.312
Total ingresos Servicios Comerciales	1.236.939	1.149.014

⁽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 de la actividad Servicios Comerciales

En este período, es relevante señalar que el Consejo de Administración de Aena acordó con fecha 24 de septiembre prorrogar los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos al actual operador, en los veinticinco aeropuertos de la red de Aena. Las condiciones técnicas y económicas de los contratos permanecerán idénticas a las actualmente vigentes, excepto el incremento retributivo anual del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, que será del 1,56% medio ponderado anual durante todo el período de prórroga. Los porcentajes de retribución variable se mantienen sin variación.

En cuanto a las tiendas especializadas, se ha continuado complementando la oferta actual, licitando renovaciones en varios aeropuertos de Aena que permiten incorporar a la oferta reconocidas marcas de moda y complementos.

En la actividad de restauración destaca en este período la adjudicación de nuevos contratos de 18 locales del Aeropuerto Alicante-Elche y de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Gran Canaria.

El servicio de Alquiler de vehículos, de gran relevancia en nuestros aeropuertos turísticos, ha estrenado un nuevo vestíbulo en el Aeropuerto de Málaga Costa del Sol que concentra los mostradores de las empresas de alquiler de vehículos, con concepto moderno y abierto.

La línea de negocio de aparcamientos, operada por Aena, ha continuado incorporando mejoras de gestión, y nuevos aparcamientos de larga estancia (en el aeropuerto de Tenerife Norte), exprés (en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Vigo), e impulsando el servicio de pago por matrícula.

El aumento de la cifra de ingresos de la actividad de las salas VIP gestionadas por Aena, es derivado del aumento de usuarios en un 16,0%, fruto de las acciones de marketing y política de precios implementadas durante el año. Igualmente, son destacables las ampliaciones y rediseños de Salas VIP que se están acometiendo en diversos aeropuertos, y servicios adicionales y tarifas que se están implantando para mejorar la oferta del segmento Premium.

En el ámbito del marketing comercial y del desarrollo digital, cabe señalar que, a lo largo de 2019, se han realizado acciones de para reforzar la comunicación de la oferta comercial de Aena e impulsar las ventas de los diferentes servicios comerciales, tanto de los negocios en propio como los de retail, a través del presupuesto de marketing repercutible. Más de 50 campañas de marketing con operadores comerciales en los principales aeropuertos de la red, con el objeto de incrementar las ventas de tiendas y restauración. Asimismo, se han realizado campañas de marketing para las dos líneas de negocios en propio (aparcamientos y salas VIP). En aparcamientos, destinadas a promocionar este servicio y las reservas online, así como al posicionamiento de la marca propia "Aena Parking". En las salas VIP, las campañas de marketing se han centrado en la publicidad de las nuevas aperturas y de los nuevos servicios ofrecidos, como el servicio *Meet&Assist*. Asimismo, se han abierto nuevos perfiles comerciales en redes sociales @enjoyaena (Facebook, Instagram) como nuevo canal de comunicación que, junto con las campañas a través del CRM, permiten una mejor comunicación directa y personalizada con el cliente.

Por líneas de actividad, destacan más concretamente las siguientes acciones comerciales llevadas a cabo en el período

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos derivados de las Tiendas Libres de Impuestos han alcanzado 343,8 millones de euros, un 5,4% más que en 2018.

Esta línea de negocio es operada por World Duty Free Group (DUFY), a través de los contratos suscritos con Aena, repartidos en tres lotes. Aporta a Aena unos ingresos asegurados, derivados de las rentas mínimas garantizadas contractuales.

El pasado 24 de septiembre, el Consejo de Administración de Aena acordó prorrogar al actual operador los contratos de las Tiendas Libres de Impuestos, con vencimiento el 31 de octubre de 2020, en los veinticinco aeropuertos de la red de Aena. La prórroga tiene un período de cinco años, de tres años iniciales más dos posibles prórrogas adicionales de un año cada una.

Las condiciones técnicas y económicas permanecerán idénticas, excepto un incremento retributivo anual del componente fijo de las rentas mínimas garantizadas, durante todo el período de prórroga, de un 1,56% medio ponderado anual. Este aumento está calculado sobre la base de la renta mínima garantizada total de 2020 que incluye, 10 meses correspondientes a la establecida en el contrato inicial, más la renta mínima garantizada en la prórroga del contrato para los 2 últimos meses. Por su parte, los porcentajes de retribución variable no han variado.

Respecto al proyecto puesto en marcha por Dufry, en colaboración con Aena en junio de 2018, con el fin de identificar acciones para optimizar su desempeño comercial en 5 aeropuertos piloto (J.T. Barcelona-El Prat T2, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Gran Canaria y Bilbao), Dufry ha continuado llevando a cabo acciones que extenderán al resto de aeropuertos a lo largo del

año 2020, con el fin de mejorar la experiencia de los pasajeros, favoreciendo así a los ingresos comerciales.

En el año 2019 se han puesto en marcha las siguientes acciones:

- ▶ Optimización de la política de precios: reposicionamiento, ampliación de surtido y promociones de determinadas categorías de producto.
- ▶ Mejora de los diseños y *layouts* de las tiendas actuales: cambio de *layout* y refuerzo de *sense of place* (Bilbao), reforma y/o ampliación de la tienda principal (Alicante, Barcelona y Gran Canaria), desarrollo de un nuevo concepto de tienda de llegadas (Alicante y Málaga) y apertura de la nueva tienda en la zona no Schengen del aeropuerto de Málaga.
- ▶ Optimización del surtido e introducción de nuevas marcas,

con especial foco en las categorías de perfumería y cosmética y bebidas alcohólicas.

- ▶ Acciones sobre la fuerza de ventas, como incentivos ligados al desempeño en Barcelona y Alicante, y concursos entre aeropuertos del piloto para potenciar las ventas.
- ▶ Marketing y desarrollo digital: *partnership* entre Aena y Dufry (en las salas VIP de Alicante y Málaga, y en el parking de Bilbao), lanzamiento del servicio *Reserve & Collect* (en todos los aeropuertos) y *Home Delivery* (sólo en Madrid y Barcelona) y, digitalización de la tienda principal

de Málaga como tienda *New Generation Store*.

Adicionalmente, se ha alcanzado un acuerdo para la fidelización conjunta en los programas *Red by Dufry* y *Aena Club Cliente*, se han introducido nuevos medios de pago como *WeChat* y *Alipay* y, se ha iniciado el desarrollo de la asistencia a las ventas con utilización de tablets y un asistente virtual.

Por su parte, Aena también ha llevado a cabo acciones tanto de marketing como de mejora, encargándose el operador de la redistribución de las superficies, centradas en:

- ▶ Promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros británicos.
- ▶ Remodelación de la tienda de la T1 No Schengen del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Apertura de las nuevas tiendas remodeladas en los aeropuertos J.T. Barcelona-El Prat (módulos M0 por cambio de ubicación, M1 y M2), y en Palma de Mallorca las tiendas del Módulo C en su nueva ubicación y del Módulo A.



Tienda pasante Aeropuerto de Alicante

Tiendas

Los ingresos generados por esta línea de negocio en 2019 ascendieron a 114,8 millones de euros, un crecimiento interanual del 8,0%, impulsado por la renovación de locales comerciales en distintos aeropuertos de la red.

En este sentido, es destacable señalar que al 31 de diciembre de 2019 están abiertos 9 locales en el aeropuerto de Málaga (de los 11 adjudicados correspondientes a la primera fase de renovación), y que se mantiene la estimación de tener operativos para el inicio de la temporada alta (abril de 2020) los 7 locales del Aeropuerto de Menorca

adjudicados en el último trimestre de 2019.

Asimismo, en 2019 se han llevado a cabo las siguientes iniciativas enfocadas a la renovación de la oferta:

- ▶ En el aeropuerto de Málaga se ha licitado la segunda fase que afecta a 1.033 m² e incluye 8

locales que incluirán actividades como delicatessen, prensa y multitienda, y venta de gafas. La adjudicación está prevista para el primer trimestre de 2020. De esta forma la oferta de retail en este aeropuerto se habrá renovado íntegramente con la entrada de nuevos conceptos y marcas.

- ▶ En los aeropuertos de Madrid y de Barcelona se han licitado los servicios financieros de Devolución de IVA, cuya adjudicación está prevista para el primer trimestre de 2020. Adicionalmente, se han licitado cajeros automáticos por toda la red de aeropuertos.
- ▶ Se ha definido la estrategia comercial de los aeropuertos de Madrid, de la Terminal T1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat, y de Palma de Mallorca, Tenerife Sur e Ibiza.

La estrategia comercial del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, implicará la licitación de aproximadamente 10.000 m² y 81 locales en el primer trimestre de 2020. El objetivo de esta licitación es mantener un mix comercial atractivo y variado a la vez que alinear los futuros vencimientos con los planes de obras previstos.

En el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, supondrá la licitación de 12 locales (en 9 expedientes) en el primer trimestre de 2020, cuya adjudicación se estima que tendrá lugar en el primer semestre de 2020. Los 12 locales totalizan una superficie de 1.350 m².

En Palma de Mallorca y Tenerife Sur la estrategia se centrará en prórrogas de los contratos actuales, mientras que, en Ibiza, se licitarán 6 expedientes (642 m²) con actividades como delicatessen, prensa y multitienda, y moda y complementos.

- ▶ Igualmente es reseñable que, continuando con el objetivo de diversificar la oferta comercial, y buscando la innovación, se va a incorporar un gimnasio en la oferta de servicios de la T4 del

Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. El gimnasio se adjudicó en el cuarto trimestre de 2019.

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas, con el fin de seguir mejorando la experiencia del pasajero, Aena continúa ofreciendo el servicio de Personal Shopper en 4 de sus principales aeropuertos. Este servicio gratuito se ofrece en los aeropuertos de Madrid (T1, T4 y T4S), Barcelona y Málaga, desde 2018, y desde febrero de 2019 en Alicante.

Por otro lado, cabe destacar que se están llevando a cabo actuaciones para cubrir las necesidades específicas del pasajero asiático, que cuenta con alto potencial de expansión y gasto. En este sentido, continúa el apoyo por parte de una empresa especializada en la elaboración y publicación de contenidos para la red social más implantada en China (WE CHAT), en la que Aena ya cuenta con 2.150 seguidores y más de 22.000 visualizaciones de los contenidos publicados. Se ha creado también un perfil en la segunda red social más importante por número de usuarios: Xiaohongshu (*Red Little Book*), y se ha avanzado en la facilitación al pasajero asiático su medio de pago preferido, WE CHAT Pay, que ya se encuentra disponible en las principales tiendas receptoras de este cliente.

Asimismo, en 2019 Aena ha puesto en marcha dos perfiles sociales en Instagram y Facebook (@enjoyaena) con la finalidad de realizar campañas de comunicación y marketing a través de las principales redes sociales.

La captación de nuevas marcas y posibles oportunidades de negocio, es otra de las palancas que han impulsado las acciones en materia comercial durante el año 2019, en el que se ha conectado de nuevo con el sector de retail para conseguir renovar la cartera de posibles licitadores de nuestros espacios.

Restauración

Los ingresos de restauración han alcanzado 224,3 millones de euros y un incremento de 24,6 millones de euros (+12,3% interanual).

En este período es destacable el inicio de nuevos contratos de restauración de los 18 locales en el Aeropuerto Alicante-Elche adjudicados en el mes de enero, de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca adjudicados en el mes de julio, y las 250 máquinas vending en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas que iniciaron su actividad en mayo.

Además, cabe señalar que las obras de renovación llevadas a cabo por los nuevos arrendatarios de los locales de los aeropuertos de Gran Canaria, Barcelona y Málaga ya están prácticamente completadas.

- ▶ En el aeropuerto de Gran Canaria ya están operativos 17 locales con las marcas renovadas de los 19 locales adjudicados en 2018.
 - ▶ El Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, fruto de la amplia renovación de contratos de la oferta de restauración en 2018, dispone de 47 puntos de venta reformados con las nuevas marcas de los 49 adjudicados. Los nuevos locales ocuparán una superficie de cerca de 16.000 m², que supondrá un incremento del 19% respecto a la superficie anterior al proceso de licitación.
 - ▶ De igual forma, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol dispone, desde septiembre, de 22 locales de restauración reformados con las nuevas marcas, de los 25 puntos de venta adjudicados en junio de 2018.
- Los nuevos establecimientos mantendrán una superficie total ocupada de más de 6.500 m².
- ▶ En el Aeropuerto de Alicante, han comenzado su actividad los nuevos operadores: Áreas, Select Service Partner (SSP), Grupo EatOut (Pansfood) y Airfoods. A finales de 2019 ya se han abierto 12 locales con las nuevas marcas *Burger King*, *Santa Gloria*,

Lavazza, Häagen Dazs, Costa Coffee, Carlsberg, Eat, Foodmarket, Enrique Tomás y Tim Hortons.

La renovación de la oferta de restauración de los 18 locales adjudicados en el mes de enero, se compone de una superficie de cerca de 5.600 m².

- Respecto a los nuevos contratos de restauración de 33 locales del Aeropuerto de Palma de Mallorca, los nuevos operadores comenzaron a dar servicio en el mes de noviembre.

Las empresas de restauración con mayor número de locales adjudicados son Áreas (23

locales), Airfoods (5) y SSP (2), además de Burger King Spain, McDonald's y Lagardère, que gestionarán 1 local cada uno.

La nueva oferta ocupará más de 10.600 m² que supondrá un aumento de la superficie de restauración de este aeropuerto cercano al 9%.

Los nuevos contratos suponen un incremento estimado de los ingresos de esta línea de actividad en Palma de Mallorca, para un año completo y sobre la base de las nuevas rentas mínimas garantizadas anuales, cercano al 75% frente a los ingresos de 2018.

- En el Aeropuerto de Girona-Costa Brava han comenzado su actividad los 5 nuevos puntos de venta y las máquinas expendedoras de alimentos y bebidas, adjudicados a la empresa Áreas a principios de año, con las marcas: *Burger King, La Pausa, Carlsberg, Exploring the World y Lavazza.*

- En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas a finales de mayo se inició el servicio de las 250 máquinas expendedoras de alimentos y bebidas instaladas por el nuevo arrendatario Selecta Vending, con las marcas *Selecta y Starbucks On the Go.*



Nuevo local de la Marca "PAUL" en la Terminal T1 del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat

Alquiler de vehículos

Esta línea de negocio ha generado unos ingresos de 154,4 millones de euros que representan un incremento interanual del 2,0%.

El incremento del número de contratos ha crecido un 5,4%,

mientras que las ventas han aumentado un 2,0%. Por su parte, en los aeropuertos con perfil de negocios el servicio de alquiler de vehículos ha mantenido una tendencia favorable en 2019.

Respecto a las principales actuaciones llevadas a cabo en esta actividad, cabe mencionar que en el

Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se han unificado los operadores de alquiler de vehículos en un vestíbulo, con mostradores modernos y con conceptos abiertos.

Aparcamientos

Aena gestiona esta relevante línea de negocio, que engloba una diversa tipología de aparcamientos, encargándose de la operativa, las políticas de marketing y la gestión de los canales de venta.

En 2019, los ingresos de esta actividad han aumentado hasta 158,5 millones de euros, un crecimiento del 10,5% impulsado por la mejora del segmento sin reserva y de las reservas on-line en los principales aeropuertos, así como por la apertura de los aparcamientos exprés en los aeropuertos A.S. Madrid Barajas y Barcelona-El Prat.

El ingreso derivado de reservas por los diferentes canales de venta, alcanzó la cifra de 48,8 millones de euros, un 24% de incremento con respecto al 2018, impulsado por las políticas de fidelización y campañas de captación de nuevos clientes, así como por la mejora permanente en la web.

En su gestión, Aena ha continuado incorporando mejoras y nuevos aparcamientos y apostando por el servicio de pago por matrícula y pago por móvil. Asimismo, se ha abierto un nuevo aparcamiento de larga estancia en el aeropuerto de Tenerife Norte, aparcamientos exprés en Palma de Mallorca, Vigo y Santiago, y el servicio de pago por matrícula está funcionando en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Bilbao, Alicante y Valencia.

Adicionalmente, Aena ha potenciado esta actividad con campañas de marketing enfocadas al aumento de la cuota de clientes y del número de reservas, así como hacia el posicionamiento de nuestra marca propia "Aena Parking".

Servicios VIP

La actividad de servicios VIP ha alcanzado 78,8 millones de euros de

ingresos en el período, que representa un crecimiento del 22,7% respecto al año anterior.

Los ingresos de esta línea de negocio provienen de la explotación de 27 salas VIP propias, 1 sala Premium, 2 salas VIP arrendadas a Iberia, los accesos preferentes de seguridad: *Fast Lane* y *Fast Track* (servicio en los controles de seguridad en 8 aeropuertos de la red), centros de negocios, habitaciones de descanso (en Madrid y Barcelona), servicio de *Meet & Assist* (en Palma de Mallorca, Alicante y Málaga) y salas de reuniones.

La cifra de ingresos correspondiente a las salas VIP propias, gestionadas por Aena, ascendió a 73,3 millones de euros, lo que representa un aumento interanual del 23,4% como consecuencia del crecimiento del número de usuarios en un 15,6%, y de la política de precios implementada.

A lo largo del 2019, Aena ha terminado la ejecución de las obras de las nuevas salas, *Jable* en Fuerteventura, *Tramuntana* en Menorca e *Illas Cíes* en Vigo.

Asimismo, se ha terminado la remodelación de todas las salas en el aeropuerto de Barcelona, la sala *Valldemossa* en Palma de Mallorca, la sala VIP de Málaga y la sala *Joan Olivert* en Valencia.

Se ha iniciado la construcción de la nueva sala en Tenerife Norte y la remodelación de la de Ibiza. Adicionalmente se están rediseñando espacios en los aeropuertos de: Madrid, Palma de Mallorca, Alicante, Gran Canaria y Tenerife Sur.

En cuanto a los servicios de gestión, se han realizado cambios de expediente en los aeropuertos de, Palma de Mallorca, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Valencia y Bilbao.

Se ha adjudicado también la gestión de la próxima sala VIP de Vigo, cuya apertura está prevista en el primer trimestre de 2020, y está en proceso de licitación el cambio de expediente en el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

Durante 2019, también se ha incorporado el servicio de *Fast Lane* en el aeropuerto de A Coruña, así como el nuevo servicio *Meet & Assist* en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga y Alicante.

Finalmente cabe indicar que, dado el carácter dinámico de esta actividad, Aena ha actualizado las tarifas para mejorar la oferta del segmento Premium, ha establecido un plan de incentivos en el precio para colaboradores con alto volumen de vinculación y negocio en la red y, ha aprobado la estrategia de precios aplicable para la actividad en 2020.

Resto ingresos comerciales

Esta categoría 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...).

En 2019, los ingresos de estas actividades han alcanzado 101,9 millones de euros y un incremento de 10,5 millones de euros (+11,5% interanual), derivado principalmente de la actividad de servicios bancarios.

En cuanto a los negocios regulados, es reseñable que se ha definido la estrategia conjunta de las farmacias de toda la red, con el objetivo de homogeneizar sus condiciones y se ha llevado a cabo la licitación de 14 establecimientos.



Sala VIP Aeropuerto de Menorca

Publicidad

Con fecha 14 de junio iniciaron la actividad las nuevas empresas adjudicatarias de la actividad publicitaria y promocional en los aeropuertos de Aena.

Las nuevas licencias se adjudicaron en el mes de abril, en ocho lotes,

por un período de 7 años, a cuatro proveedores diferentes: Exterior Plus S.L., Sistemas e Imagen Publicitaria S.L.U., JFT Comunicación, y a la UTE New Business Media Ceco Centros Comerciales.

Como consecuencia de las nuevas condiciones económicas, la renta mínima anual garantizada

disminuirá de 32,5 millones de euros en 2018 a 21,0 millones en 2020 (primera anualidad). No obstante, se espera que estos contratos operen con la renta variable, representando unos ingresos estimados de aproximadamente 27 millones de euros.

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 a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva "FBOs" (*Fixed Base of Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, en las que la aviación ejecutiva es atendida de manera personalizada.

Por lo que respecta a los planes de **desarrollo inmobiliario de los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat**, durante 2019 Aena ha continuado trabajando con los asesores externos en la definición de los principales aspectos de la comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos.

- ◀ En el **Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas**, tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, a lo largo de los próximos años está previsto desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m² mediante la ocupación de 349 hectáreas netas (del total de 909 hectáreas brutas disponibles) para un conjunto de usos, lo que supondrá una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto, acercándolo al moderno concepto de *Airport City*.

- Por su parte, el Plan Inmobiliario del **Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat** abarcará un máximo de 1,1 millones de m² nuevos edificables, mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas (del total de 290 hectáreas brutas disponibles) en un proyecto de desarrollo global que tiene muy presente la conservación de los valores ambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

El objetivo principal perseguido con estos trabajos, es permitir a Aena definir la estrategia de implantación del modelo de negocio a desarrollar. Una vez definida, se iniciará el proceso de selección de socios mediante concurso público para los primeros desarrollos. El inicio del proceso se estima que tendrá lugar a lo largo del primer semestre de 2020.

En línea con los trabajos llevados a cabo en ambos aeropuertos, Aena ha contratado a un consultor, ARUP, para apoyar en la definición de los planes de desarrollo inmobiliario en otros aeropuertos en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla. Los trabajos se iniciaron a mediados de septiembre y tienen una duración prevista de un año.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	2019	2018
Arrendamientos	14.672	12.607
Terrenos	29.908	23.921
Almacenes y hangares	8.092	8.140
Centros logísticos de carga	17.412	15.383
Explotaciones Inmobiliarias	8.575	6.889
Total Ingresos Servicios Inmobiliarios	78.659	66.940

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad Servicios Inmobiliarios

Los ingresos por Servicios inmobiliarios han ascendido a 78,7 millones de euros, un 17,5% superiores a los obtenidos en 2018.

En cuanto a las actuaciones más destacadas del periodo cabe señalar:

Actividad de hangares:

- En el Aeropuerto de Sevilla, se inició en enero la operativa en un hangar de aproximadamente 6.000 m² construidos para dar soporte al mantenimiento de las aeronaves de un gran operador aéreo. Asimismo, se han iniciado los trámites para la construcción de un segundo hangar de aproximadamente 10.000 m² destinado al mismo operador.
- En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, se está adecuando un hangar de 8.800 m² situado en la "Antigua Zona Industrial", que se estima que iniciará su actividad durante 2020.
- En el Aeropuerto de Valencia, se contrató en noviembre una

parcela de 15.600 m² para la construcción de un nuevo hangar de 4.750 m² con plataforma privativa.

- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca, se contrató en julio una parcela de 5.000 m² para la construcción de un hangar de 3.500 m².
- En el Aeropuerto de Ceuta se contrató en agosto una parcela de 800 m² para la construcción de un hangar de la misma superficie.

Actividad de aviación ejecutiva:

- En enero se inició la actividad de los nuevos adjudicatarios de las terminales para aviación ejecutiva (FBOs) de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que completa la renovación de este servicio.
- En el FBO del Aeropuerto de Ibiza está operativo un nuevo filtro exclusivo para los usuarios de estas instalaciones desde mediados de junio, el cual

mejora muy significativamente la experiencia de nuestros clientes.

- En diciembre de 2019 se adjudicó la gestión de la terminal de aviación ejecutiva (FBOs) en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como el arrendamiento de una superficie en el hall de entrada a dicha terminal para la realización de la actividad de retail multimarca.

Espacios dedicados a la carga aérea:

- En el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas se ha puesto en operación una nave de 7.200 m² construidos. Asimismo, es reseñable que el desarrollo de nuevas instalaciones para carga en la zona denominada "Rejas" sigue progresando, y se ha adjudicado en este periodo a la empresa Correos, la ejecución de la obra de construcción de una nave para la importación de 12.500 m² construidos.
- En el aeropuerto J.T.Barcelona-El Prat, se ha adjudicado la

ejecución de las obras de reforma de la nave de carga operada por Swissport, lo que conllevará un incremento de la renta de arrendamiento a partir de 2020. Además, se ha adjudicado la ejecución de las obras de construcción de una nave de carga de segunda línea de 5.139 m² edificadas.

- En el Aeropuerto de Zaragoza, se ha adjudicado la ejecución de

las obras de construcción de una nueva nave de carga de más de 3.500 m² construidos, lo que dotará al aeropuerto de mayor capacidad para atender el fuerte crecimiento de mercancías transportadas que se está produciendo en este aeropuerto de forma sostenida en los últimos años. Esta nave será explotada por Swissport.

Otras actividades:

- En el mes de diciembre se firmó el contrato y el inicio de actividad del antiguo centro de control del Aeropuerto de Son Bonet como centro de hostelería, escuela de formación y restauración.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	4.159.546	3.962.568	196.978	5,0%
Otros ingresos de explotación	61.562	120.437	-58.875	-48,9%
Total ingresos	4.221.108	4.083.005	138.103	3,4%
Aprovisionamientos	(170.205)	(173.862)	-3.657	-2,1%
Gastos de personal	(402.881)	(370.984)	31.897	8,6%
Otros gastos de explotación	(957.755)	(896.864)	60.891	6,8%
Amortización del inmovilizado	(716.985)	(750.692)	-33.707	-4,5%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(21.106)	(60.256)	-39.150	-65,0%
Total gastos	(2.268.932)	(2.252.658)	16.274	0,7%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.952.176	1.830.347	121.829	6,7%
Ingresos financieros	4.808	3.204	1.604	50,1%
Gastos financieros	(96.265)	(124.247)	-27.982	-22,5%
Diferencias de cambio	(41)	(9)	32	355,6%
RESULTADO FINANCIERO	(91.498)	(121.052)	29.554	-24,4%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1.860.678	1.709.295	151.383	8,9%
Impuesto sobre beneficios	(439.352)	(408.113)	31.239	7,7%
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	1.421.326	1.301.182	120.144	9,2%
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.421.326	1.301.182	120.144	9,2%

Tabla 8. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos ordinarios** han crecido un 5,0%, hasta 4.159,5 millones de euros. Este incremento de 197,0 millones de euros, se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos del negocio.

La partida de **otros ingresos de explotación** refleja una reducción de 58,9 millones de euros derivada principalmente del efecto extraordinario en 2018 de la aplicación a resultados de subvenciones procedentes del cobro de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) para

el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, así como, a la aplicación de los ingresos por subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia entró en funcionamiento.

Excluyendo estos efectos extraordinarios, otros ingresos de explotación han aumentado +0,2%.

Consecuentemente, los **ingresos totales**, que han alcanzado 4.221,1 millones de euros, reflejan un aumento del 3,4% (138,1 millones de euros) que, neto de los impactos mencionados es del 4,9% (197,1 millones de euros).

Por lo que respecta al **total de gastos**, en este período reflejan un aumento del 0,7% (16,3 millones de euros) derivado de las variaciones de los siguientes conceptos:

- Los aprovisionamientos han disminuido un 2,1% (3,7 millones de euros) debido principalmente al menor del coste del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) por el acuerdo suscrito con ENAIRE hasta 2021 (-4,9 millones de euros), compensado parcialmente por el incremento del Convenio con el Ministerio de Defensa (+1,4 millones de euros) y un mayor gasto en repuestos.
- Los gastos de personal muestran un aumento del 7,7% (32,4 millones de euros) derivado principalmente de la revisión salarial del personal de Aena S.M.E., S.A. prevista según RD 24/2018 de 21 de diciembre que ha sido de un 2,375% de media anual en 2019 mientras que en 2018 fue un 1,625% (8,5 millones de euros), del incremento del complemento de productividad (4,6 millones de euros), así como, debido a las nuevas incorporaciones (252 en 2019 y 99 en 2018; 6,5 millones de euros), al efecto de la revisión de categorías y reconocimiento de trienios (2,7 millones de euros), y por la reversión en 2018 de un exceso de provisión de 2017 (5,4 millones de euros).
- Otros gastos de explotación han aumentado 6,8% (60,9 millones

de euros) debido principalmente al efecto de la entrada en vigor a lo largo de 2018, de nuevos contratos en los aeropuertos de la red, con mayores costes asociados a los servicios de seguridad privada (23,2 millones de euros; +14,5% interanual), al servicio para pasajeros con movilidad reducida (5,0 millones de euros; +9,0%) a partir de febrero, así como a los nuevos servicios de limpieza (4,8 millones de euros; +7,7%).

Asimismo, han aumentado los gastos de energía eléctrica (9,3 millones de euros; +12,2% interanual), el coste de las salas VIP gestionadas por Aena (4,1 millones de euros; +19,2%) por el incremento de usuarios y los nuevos contratos iniciados en 2018, los gastos de mantenimiento (3,1 millones de euros; +1,5%), los servicios profesionales (2,3 millones de euros; +4,6%), así como por variaciones de insolvencias de clientes (15,6 millones de euros) compensados parcialmente por una provisión dotada en 2018 (7,4 millones euros) para gastos asociados al cierre en 2018 de la Base Aérea de Murcia San Javier.

- La amortización del inmovilizado ha disminuido 33,7 millones de euros (4,5%) debido fundamentalmente al efecto del fin de la amortización de ciertos activos, parcialmente compensado por la amortización de la nueva inversión asociada a las inversiones en pistas, calles de rodaje y otras actuaciones.
- Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado disminuye 39,2 millones de euros, debido fundamentalmente al reconocimiento en 2018 del deterioro (de 46,2 millones de euros) correspondiente a 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.

Esta variación ha sido parcialmente compensada por el gasto extraordinario reconocido en "Otros resultados" por el efecto extraordinario de la reclamación de un arrendatario de terrenos (13,5 millones de euros).

El **Resultado de explotación** ha aumentado un 6,7%, hasta 1.952,2 millones de euros. Excluyendo los principales efectos extraordinarios explicados anteriormente, que afectan a la variación de otros ingresos de explotación (59,0 millones de euros) y al gasto por deterioro del inmovilizado (46,2 millones de euros), el Resultado de explotación ha aumentado 134,6 millones de euros (+7,4%).

Por su parte, los **Gastos financieros** decrecen 28,0 millones de euros (un 22,5%) debido principalmente a la disminución de los intereses de la deuda, tanto por la reducción de los tipos de interés como del volumen de deuda (-12,9 millones de euros), así como a la variación por los gastos financieros 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 de 2018 (-17,2 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 439,4 millones de euros, un incremento de 31,2 millones de euros, como consecuencia del mayor resultado del período. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,6% (23,9% en 2018).

El **Resultado del ejercicio** ha alcanzado 1.421,3 millones de euros, un 9,2% superior al alcanzado en 2018.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en 2019 ha ascendido a 490,4 millones de euros, cifra que supone un aumento de 20,1 millones de euros (4,3%) con respecto al 2018.

La inversión ejecutada en 2019 ha ascendido a 546,3 millones euros, frente a 460,1 millones euros en 2018, lo que supone un incremento de 86,2 millones de euros (+18,7%).

Este importe se ha destinado fundamentalmente a inversiones en el ámbito del mantenimiento de las infraestructuras.

En lo que respecta a las principales **actuaciones finalizadas** durante el período, cabe señalar entre las que se han centrado en el campo de vuelos: la adecuación de la plataforma del aeropuerto de Tenerife-Sur, las plataformas de Palma de Mallorca, Girona-Costa Brava y Lanzarote, así como la regeneración de las pistas de los aeropuertos de Madrid, Bilbao y Tenerife-Norte.

En instalaciones, es reseñable el incremento de la capacidad punta del sistema automático de tratamiento de equipajes en Palma de Mallorca, el suministro de pasarelas en Málaga-Costa del Sol y el suministro de equipos de climatización de aeronaves en posiciones de contacto en la T2 del aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

En el ámbito de la seguridad, destacan: las actuaciones de balizamiento en Málaga-Costa del Sol y en A.S. Madrid-Barajas y un nuevo edificio del servicio de extinción de incendios en Ibiza y Santiago.

En cuanto a las actuaciones finalizadas en los edificios, cabe

señalar la mejora y adecuación de salas VIP y la finalización de las obras de construcción de un nuevo edificio para puesto de inspección fronterizo, aún pendiente de los traslados y la puesta en explotación, ambas en el aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe resaltar las destinadas al área terminal: la remodelación y ampliación del edificio del dique sur del aeropuerto de J.T. Barcelona-El Prat, la adaptación del edificio T2 a los procesos de embarque y las mejoras funcionales de los edificios de Tenerife-Sur, Sevilla y Reus de acuerdo a los diseños funcionales. En el campo de vuelos, destacan las actuaciones en las plataformas de los aeropuertos de Ibiza y Zaragoza, el desdoblamiento de la rodadura interna de plataforma en Alicante-Elche y el recrecido de pista en Sevilla.

En cuanto a las instalaciones, destaca el suministro con instalación de pasarelas en los aeropuertos de A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat y el acondicionamiento de la central eléctrica de Sevilla.

En el capítulo de seguridad de personas, cabe señalar la adecuación de los sistemas automáticos de tratamiento de equipajes para la sustitución de las máquinas de inspección por equipos de mejores prestaciones en varios aeropuertos, y el suministro en estado operativo de sistemas automatizados de inspección de equipaje de mano en filtros de seguridad. Otras actuaciones destacadas son la sustitución de centralitas y detectores de incendios en el aeropuerto de Palma de

Mallorca, y un sistema de detección de incendios en las terminales 1, 2 y 3 en A. S. Madrid-Barajas. En edificios, destaca la construcción de una nueva terminal de carga en Zaragoza.

También son actuaciones importantes en el área del medio ambiente, el aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes y la iluminación eficiente de varios aeropuertos. Asimismo, la instalación de una planta solar fotovoltaica de 7,5 Mw. para autoconsumo en el aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas.

Por lo que se refiere a **actuaciones importantes iniciadas** recientemente, son reseñables la construcción de la nueva central eléctrica en el aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas, las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte del aeropuerto de La Palma y la adecuación de obstáculos en franjas y guardas en los márgenes de las calles de rodaje y pistas en el aeropuerto de Gran Canaria. Igualmente, destaca el suministro e instalación de equipamiento para el control de accesos y los equipos detectores de TRAZAS (restos de explosivos y/o drogas) en varios aeropuertos.

Finalmente, es relevante mencionar que se han realizado los estudios de diseño funcional de las ampliaciones de la T4, T4S y del nuevo procesador T123 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, así como en J.T. Barcelona-El Prat, de la T1 y la construcción de un nuevo terminal satélite. Actualmente están en licitación las asistencias técnicas para la redacción de los proyectos constructivos correspondientes al aeropuerto de Barcelona, y adjudicada la de la T4 y T4S del aeropuerto de Madrid.

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por la inversión en la red de aeropuertos españoles a 31 de diciembre de 2019 y su comparativa con el mismo período de 2018:

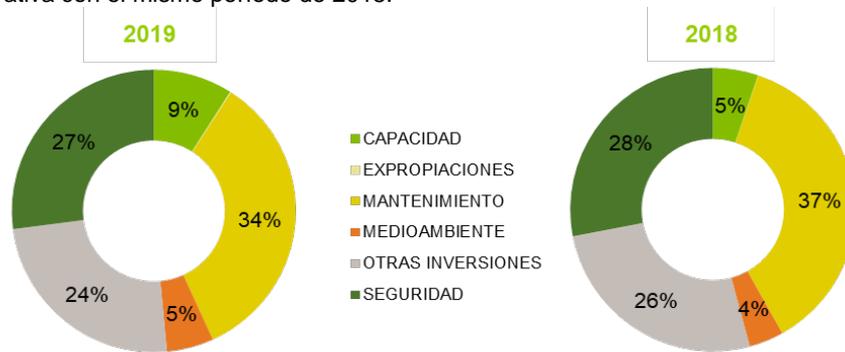


Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- Las inversiones en **mantenimiento del servicio** han ascendido en 2019 a 166,9 millones de euros (172,5 millones de euros en 2018). En el campo de vuelo, cabe reseñar las inversiones de adecuación general de plataforma en Tenerife Sur, la adecuación de pavimentos en el área de movimientos en Valencia y el recrecido de la calle de rodaje en Girona. Entre las actuaciones en edificios terminales destacan: el suministro con instalación de pasarelas de embarque en el T123 de Madrid, y en T1 y T2 de Barcelona, así como la remodelación de la galería comercial y de la sala de embarque en Gran Canaria.
- En el ámbito de la **seguridad** las inversiones han alcanzado 132,6 millones de euros (131,8 millones de euros en 2018). Entre las actuaciones llevadas a cabo en seguridad operacional, son reseñables las destinadas a la mejora de pavimentos de diversas zonas del campo de vuelos en los aeropuertos de Madrid, Ibiza, Tenerife-Norte, Sevilla, Lanzarote y Girona, así como las destinadas a: la mejora del balizamiento en Málaga y Sevilla, al nuevo edificio del servicio de extinción de incendios en Santiago y, la adquisición de maquinaria específica para la nieve del aeropuerto de Madrid, todas ellas en la zona de movimiento de aeronaves. En el área de seguridad de personas e instalaciones, las actuaciones se han centrado en dotar a los terminales con el nuevo equipamiento para control de pasaportes, con sistemas de control de accesos y equipos automatizados de inspección de equipaje de mano.
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 44,3 millones de euros (24,3 millones de euros en 2018). En el campo de vuelo, destacan las desarrolladas en: la remodelación y ampliación de la plataforma del dique sur en Barcelona, la pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial y la unión de plataforma comercial con la calle de rodaje paralela en Ibiza, la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza y, los nuevos puestos de estacionamiento en T4S de Madrid. En los edificios terminales cabe señalar: la mejora del sistema automático de tratamiento de equipajes en Palma de Mallorca, la adaptación a los procesos de embarque del edificio T2 en Tenerife-Sur, así como, la adaptación del edificio terminal de Reus al diseño funcional.
- En la categoría de **medioambiente**, la inversión ha pasado de 18,5 a 26,3 millones de euros. Estas inversiones corresponden principalmente a los trabajos de aislamiento térmico en Palma de Mallorca, a los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes en varios aeropuertos, la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes, a la nueva acometida de agua caliente procedente de la planta de cogeneración en Madrid, y a la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas en autoconsumo en los aeropuertos canarios.
- En el apartado de **otras inversiones** se reflejan actuaciones por importe de 119,7 millones de euros (123,0 millones de euros en 2018) que incluyen las realizadas en tecnologías de la información, principalmente destinadas a mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos y a los servidores y redes de almacenamiento. Asimismo, son reseñables las destinadas a las actividades comerciales, entre las que destacan: la adecuación de salas VIP en Barcelona y las diversas mejoras llevadas a cabo en aparcamientos de los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Málaga.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2019	2018	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.375.145	13.217.379	157.766	1,2%
Activo corriente	654.633	895.533	-240.900	-26,9%
Total activo	14.029.778	14.112.912	-83.134	-0,6%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	6.655.614	6.326.308	329.306	5,2%
Pasivo no corriente	5.427.046	6.453.286	-1.026.240	-15,9%
Pasivo corriente	1.947.118	1.333.318	613.800	46,0%
Total patrimonio neto y pasivo	14.029.778	14.112.912	-83.134	-0,6%

Tabla 9. Resumen de estado de situación financiero

El **Activo no corriente** ha aumentado en 157,8 millones de euros como consecuencia del aumento del inmovilizado financiero asociado a las inversiones en empresas del grupo por el crédito a largo plazo de 340 millones de euros concedido a la participada ADI (ver Notas 10 y 12 de la memoria adjunta). El incremento anterior se ha visto compensado en gran parte por el descenso en 194,1 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.

Por su parte, el **Activo corriente** se ha reducido 240,9 millones de euros debido a la disminución del saldo de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" en 318,1 millones de euros (cuya variación se explica en el apartado 7. Estado de flujos) y al aumento del saldo de "Deudas comerciales y otras cuentas a cobrar" en 49,8 millones de euros, por el devengo al 31 de diciembre de 2019 de mayores rentas mínimas garantizadas (RMGA) frente al cierre de 2018, así como por el aumento de la facturación del periodo.

El **Patrimonio neto** ha aumentado en 329,3 millones de

euros como consecuencia principalmente de la diferencia entre el resultado del periodo (1.421,3 millones de euros) y los dividendos repartidos en el periodo (1.039,5 millones de euros) (ver Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de la memoria adjunta).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 1.026,2 millones de euros se debe, por una parte, a la disminución del epígrafe de "Deuda con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" en 632,9 millones de euros, principalmente por el traspaso a corto plazo de 633,6 millones de euros asociados al pago de 633,7 millones de euros correspondientes a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad coprestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido. Por otra parte, se ha cancelado anticipadamente la deuda con entidades de crédito existente al cierre del ejercicio 2018 por importe de 650 millones de euros, disponiéndose una nueva cantidad por importe de 250 millones de euros (ver Nota 15 de la memoria adjunta).

Asimismo, el saldo de "Periodificaciones a largo plazo" ha disminuido en 33,8 millones de euros debido principalmente a la

compensación de 38,3 millones de euros en la facturación efectuada durante el periodo, del anticipo cobrado en su día de World Duty Free Group España, S.A. (DUFREY) 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.

El aumento de 613,8 millones de euros en el **Pasivo corriente** refleja principalmente el aumento de 610,0 millones de euros en el epígrafe de Deudas a corto plazo, por disposición de una línea de crédito por importe de 391 millones de euros y el Programa de Pagarés (*Euro Commercial Paper*) del que se habían emitido 159 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (ver Nota 15.b de la memoria adjunta). Adicionalmente, se produce un aumento en 62,9 millones de euros en el epígrafe de "Otros pasivos financieros" por el aumento en el saldo de deudas a proveedores de inmovilizado (ver

Nota 10 de la memoria adjunta), como consecuencia del aumento en altas de inmovilizado material (528 millones de euros en 2019 frente a 456,9 millones de euros en 2018; ver Nota 7 de la memoria adjunta). El aumento de 24,5 millones de euros en el epígrafe "Provisiones a

corto plazo" se explica en Nota 21 de la Memoria adjunta.

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 -1.292,5 millones de euros al cierre del período (-437,8 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 2019 en 6.200,4 millones frente a 6.334,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, y la ratio asociada continúa reduciéndose:

Miles de euros	2019	2018
Deuda Financiera Bruta contable	6.349.811	6.802.372
Efectivo y equivalentes al efectivo	149.375	467.444
Deuda Financiera Neta contable	6.200.436	6.334.934
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA⁽¹⁾	2,3x	2,5x

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 10. Deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A.

La solidez financiera de Aena se ha reflejado en la confirmación por Fitch Ratings de la calificación crediticia "A" con perspectiva estable, con fecha 9 de mayo de 2019, así como por Moody's de la calificación crediticia "A3" con perspectiva estable, con fecha 26 de julio de 2019.

Asimismo, la agencia de calificación Fitch Ratings ha asignado en 2019 por primera vez la calificación de corto plazo situándola en "F1".

Durante el período, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 1.284 millones de euros, de los cuales 634 millones de euros corresponden al calendario de pagos establecido según contrato y 650 millones de euros a cancelación anticipada de préstamos bilaterales que han sido sustituidos parcialmente por otros préstamos bilaterales nuevos dispuestos en diciembre por 250 millones de euros con mejores condiciones de tipo de interés, así como 150 millones de euros que serán dispuestos en enero 2020.

El 30 de octubre de 2019 Aena registró en la CNMV un Programa de

Pagarés a corto plazo (Euro-Commercial Paper) por importe máximo de 900 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019 el papel emitido bajo este programa asciende a 159 millones de euros quedando disponible un saldo de 741 millones de euros.

A 31 de diciembre, Aena ha dispuesto de 391 millones de euros de su línea de crédito sindicada sostenible (*ESG-linked RCF*) de 800 millones de euros, quedando disponible un saldo de 409 millones de euros.

Por otro lado, la Compañía tiene financiación a largo plazo disponible por importe de 486 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones de los que 86 millones de euros están destinados a financiar el 75% de las inversiones para mejorar la eficiencia energética y a fomentar el consumo de energía renovable en los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena en España, previstas en el DORA 2017-2021.

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 1,24% (1,30% a 31 de diciembre de 2018).

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	2019
Período medio de pago a proveedores	46
Ratio de operaciones pagadas	50
Ratio de Operaciones pendientes de pago	15

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 en base al saldo de 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	2019
Total pagos realizados	976.392
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	2019	2018	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.050.176	1.894.731	155.445	8,2%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(868.239)	(479.853)	-388.386	44,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	(1.500.006)	(1.665.549)	165.543	-11,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	467.444	718.115	-250.671	-53,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	149.375	467.444	-318.069	-212,9%

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 1.039,5 millones de euros, han sido cubiertas durante el período con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (2.050,2 millones de euros), con la obtención de financiación ajena por importe de 800 millones de euros y con la reducción del saldo de tesorería hasta 149,4 millones de euros, desde los 467,4 millones de euros iniciales, permitiendo financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (490,4 millones de euros), la amortización de la deuda según el calendario establecido (633,7 millones de euros), la cancelación anticipada de la deuda con entidades de crédito preexistente de 650 millones de euros y la financiación a la filial ADI para la aportación de capital a la Sociedad constituida para la gestión de los aeropuertos del nordeste del Brasil.

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 período (+4,6%), hasta 2.695,6 millones de euros, desde 2.576,9 millones de euros en 2018, 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).

Una vez tenidas en cuenta las variaciones de circulante y el apartado relativo a "Otros flujos de efectivo derivados de las actividades de explotación" el efectivo neto generado por las actividades de explotación durante el período (2.050,2 millones de euros) refleja un aumento del 8,2% respecto al generado en 2018 (1.894,7 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este período ha ascendido a 868,2 millones de euros y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 490,4 millones de euros, así como pagos de inversiones en inmovilizado financiero por importe de 410,4 millones de euros.

Las inversiones en el inmovilizado no financiero 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").

Las inversiones en inmovilizado financiero se refieren principalmente al contrato de línea de crédito entre AENA (acreditante) y Aena Desarrollo Internacional (acreditada) por 400 millones de euros, de los que 30 millones de euros han sido reembolsados antes del 31 de diciembre de 2019, para financiar las necesidades de tesorería de la aportación de capital de los aeropuertos del nordeste de Brasil (ver Nota 12 memoria adjunta).

Dentro de las actividades de inversión también se recogen pagos por importe de 8,5 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 2,1 millones de euros.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales salidas de flujos de financiación corresponden al pago de dividendos por 1.039,5 millones de euros y a la devolución del principal

de la deuda en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato por importe de 633,7 millones de euros. Adicionalmente se ha procedido a la cancelación anticipada sin costes de ruptura de la deuda con entidades de crédito existente al cierre de 2018 por importe de 650 millones de euros.

En cuanto a entradas, se ha dispuesto de nuevas operaciones a largo plazo por importe de 250 millones de euros, se ha producido la disposición de una línea de crédito por importe de 391 millones de euros y se han emitido, a 31 de diciembre de 2019, 159 millones de euros del Programa de Pagarés (*Euro Commercial Paper*) (ver Nota 15.b de la memoria adjunta).

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 relativos al Brexit**, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), y su materialización a partir del 31 de enero de 2020, se consideran una serie de riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar durante el periodo transitorio (hasta el 31 de diciembre de 2020) con la Unión Europea 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 a partir del 1 de enero de 2021; 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 Aena por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa de Aena está expuesta, en el contenido de la indicada nota 5 de la Memoria quedan indicados los principales riesgos: **riesgo de mercado** (incluyendo riesgo de tipo de cambio y el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable), **riesgo de crédito** y **riesgo de liquidez**.

Esta información se completa con el contenido del capítulo 1.2 del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte del Informe de gestión consolidado 2019.

9. Principales litigios

En la Nota 28 de la Memoria (“Contingencias”) se describen las 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, indicándose que los directores no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

10. 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 2019 por la Dirección de Organización y Recursos Humanos, se detallan a continuación, y se completan con la información contenida en el capítulo 3. (Cuestiones sociales y relativas al personal) del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte del Informe de gestión consolidado 2019.

Procesos de selección

Durante 2019 se han llevado a cabo los siguientes procesos selectivos:

- Finalización de la Convocatoria de Selección Externa de Niveles C-F. Esta convocatoria comenzó en 2018 y ha finalizado en 2019, quedando las bolsas constituidas para cinco ocupaciones en las áreas de mantenimiento y operaciones.
- Convocatoria de Bolsas de Candidatos a través de los Servicios Públicos de Empleo, para técnicos de atención a pasajeros, usuarios y clientes en 27 aeropuertos de la red.
- Convocatoria de Provisión interna de Niveles C-F, de fecha 27 de junio de 2019. A través de este proceso se han resuelto 245 plazas, de las cuales han sido adjudicadas 152 con candidatos de bolsa interna, 73 plazas se han cubierto con candidatos de bolsas externas y 20 plazas quedan pendientes de un nuevo proceso de provisión interna.
- Finalización de la Convocatoria de Provisión Interna de Niveles A y B. Esta convocatoria comenzó en 2018 ofertando 165

plazas y ha finalizado, en 2019, adjudicándose 52 plazas y quedando constituidas bolsas para 23 ocupaciones.

- Becas: más de 90 estudiantes universitarios de los últimos cursos han recibido becas para realizar prácticas académicas durante 2019, lo que les ha dado la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial en Aena.

Gestión de Potencial

Se ha iniciado un proyecto de Gestión de Potencial, con los siguientes objetivos:

- Tener un mayor conocimiento de nuestros empleados (conocimientos, habilidades y competencias).
- Apoyar el crecimiento profesional de los trabajadores.
- Preparar a los empleados para los futuros retos que ha de afrontar la empresa.
- Estar preparados para las sucesiones futuras.

Durante 2019, se ha diseñado el proceso de evaluación que se llevará a cabo a lo largo de 2020.

Employer Branding

En 2019, se ha puesto en marcha este proyecto, con el que se pretende fomentar la atracción y retención del talento, así como la mejora de la marca Aena como empleador.

Se ha definido una Propuesta de Valor como Empleador (EVP), teniendo en cuenta tanto la encuesta de clima interno, como valoraciones de fuentes externas (Universum, Merco).

Además, en el ámbito de este proyecto, entre otras acciones, Aena ha participado en Ferias de Empleo (Universidad Carlos III, Universidad Pontificia de Comillas, Feria de Empleo de la Era Digital), ha suscrito convenios de prácticas con centros de formación profesional, y ha participado en el proyecto *Women in Transport* de la UE, con el nombramiento de una Embajadora de Diversidad.

Transformación digital del área de RRHH

En 2019, se ha seleccionado *SuccessFactors* como aplicación informática base para mejorar la automatización del área de recursos humanos. Esta aplicación mejorará los procesos de gestión del talento,

llevando la gestión a móviles e internet, e integrará nuevas herramientas al sistema informático de gestión utilizado.

En los últimos meses de 2019 ha comenzado su implantación, estimándose que los diferentes

módulos estarán operativos entre los años 2020 y 2021.

11. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 6.4 (Subcontratación y proveedores) del apartado 14. Estado de información no financiera, que forma parte del Informe de gestión consolidado 2019, es destacable señalar la transformación digital que de Aena S.M.E., S.A. está llevando a cabo en los procesos de contratación comercial y de proveedores, así como, las actuaciones llevadas a cabo tomando como referencia el marco normativo que es de aplicación a la Sociedad.

En este sentido, durante 2019 se ha seguido avanzando y llevando a cabo desarrollos relacionados con la transformación digital en el ámbito de la contratación de Aena y con la adaptación de los procesos y procedimientos de la contratación de proveedores a los requerimientos establecidos en 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*.

El progresivo desarrollo e implantación del programa de la contratación electrónica en Aena está contribuyendo a la mejora y automatización de los procesos de contratación, así como a la reducción de los plazos y trámites administrativos, tanto para los licitadores como para las unidades de contratación. Dentro del ámbito de este programa plurianual y del resto de proyectos, se han ejecutado las siguientes actuaciones que son especialmente destacables:

- Análisis, diseño y desarrollo de los nuevos sistemas de licitación electrónica (*eLicita*) y de notificaciones electrónicas (*eNotifica*). *eLicita* es la plataforma electrónica de tramitación telemática del proceso completo de contratación de proveedores y comercial, con las máximas garantías técnicas, legales y de seguridad. Su implantación se prevé que tendrá lugar en el primer cuatrimestre de 2020. *eNotifica* es la plataforma electrónica que permite la firma y envío telemático de notificaciones y documentos a agentes externos de Aena, con fehaciencia, con la garantía de la validez legal de las operaciones realizadas, y generando las correspondientes evidencias.
- Implantación de la firma electrónica y del portafirmas electrónico *OF/SPA*, en el ámbito del procedimiento interno de intercambio de documentación por medios electrónicos.
- Consolidación de la implantación y uso de la plataforma electrónica de presentación de ofertas *PPO*. Esta plataforma permite la presentación de las proposiciones de los licitadores a los expedientes licitados. Como dato estadístico, cabe señalar que a cierre del año 2019 se ha tramitado un total de 1.902 expedientes por medios electrónicos, de los que 1.201 corresponden al año 2019.
- Consolidación del proceso de subastas electrónicas definido y regulado en el *artículo 143 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público*. Como dato estadístico, desde su implantación en el mes de marzo de 2015, a cierre del año 2019 se han ejecutado en la contratación de proveedores un total de 1.062 subastas electrónicas y 59 en la contratación comercial.

12. Evolución bursátil

Durante 2019 la cotización de la acción ha fluctuado entre un mínimo de 137,00 euros y un máximo de 178,05 euros, cerrando el período en 170,50 euros, lo que implica una revalorización del 25,6%, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 11,8%.



Figura 8. Evolución bursátil

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid se resumen en la siguiente tabla:

31/12/2019	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	63.973.255
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	250.876
Capitalización €	25.575.000.000
Precio de cierre €	170,50
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

Tabla 14. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2019 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.

13. Hechos posteriores

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2019 y hasta la fecha de publicación del presente informe, no se han producido hechos significativos.

14. Estado de información no financiera

El estado de información no financiera, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la ley 11/2018, por la que se modifica 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, se encuentra contenida en el Estado de Información No Financiera Consolidado que forma parte del Informe de Gestión Consolidado y, por lo tanto, se somete a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión Consolidado, habiendo sido formulado por el Consejo de Administración junto con el Informe de Gestión en su sesión de 25 de febrero de 2020. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es).

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 2019 y 2018

Miles de euros	2019	2018
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado intangible	110.687	99.302
Inmovilizado material	12.417.714	12.611.779
Inversiones inmobiliarias	140.928	138.183
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	516.638	174.723
Inversiones financieras a largo plazo	80.840	74.528
Deudas comerciales no corrientes	4.363	3.259
Activos por impuesto diferido	103.975	115.605
	13.375.145	13.217.379
Activos corrientes		
Existencias	6.148	6.641
Deudores comerciales y otras deudas a cobrar	461.709	411.912
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	30.282	1.288
Inversiones financieras a corto plazo	1.610	1.594
Periodificaciones a corto plazo	5.509	6.654
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	149.375	467.444
	654.633	895.533
Total activos	14.029.778	14.112.912
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Fondos propios	6.376.945	5.995.162
Ajustes por cambio de valor	-94.333	-66.963
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	373.002	398.109
	6.655.614	6.326.308
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Provisiones a largo plazo	84.193	92.862
Fianzas recibidas a largo plazo	144.750	123.186
Deudas a largo plazo	353.412	717.487
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	4.705.603	5.338.514
Periodificaciones a largo plazo	9.378	43.157
Pasivos por impuestos diferidos	129.710	138.080
	5.427.046	6.453.286
Pasivos corrientes		
Provisiones a corto plazo	84.303	59.808
Deudas a corto plazo	867.508	257.516
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	648.898	653.013
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	308.158	321.267
Periodificaciones a corto plazo	38.251	41.714
	1.947.118	1.333.318
Total pasivos	7.374.164	7.786.604
Total patrimonio neto y pasivos	14.029.778	14.112.912

ANEXO I: Estados financieros

Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de euros	2019	2018
Actividades continuadas		
Importe neto de la cifra de negocio	4.159.546	3.962.568
Trabajos realizados por la empresa para su activo	5.099	4.747
Aprovisionamientos	-170.205	-173.862
Otros ingresos de explotación	12.107	12.935
Gastos de personal	-402.881	-370.984
Otros gastos de explotación	-957.755	-896.864
Amortización del inmovilizado	-716.985	-750.692
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	39.655	95.076
Excesos de provisiones	4.701	7.679
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-21.106	-60.256
Resultado de explotación	1.952.176	1.830.347
Ingresos financieros	4.808	3.204
Gastos financieros	-96.265	-124.247
Diferencias de cambio	-41	-9
Resultado financiero	-91.498	-121.052
Resultado antes de impuestos	1.860.678	1.709.295
Impuesto sobre beneficios	-439.352	-408.113
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	1.421.326	1.301.182
Resultado del ejercicio	1.421.326	1.301.182

ANEXO I: Estados financieros

Estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de euros	2019	2018
Resultado del ejercicio antes de impuestos	1.860.678	1.709.295
Ajustes del resultado:	834.894	867.587
Amortización del inmovilizado	716.985	750.692
Correcciones valorativas por deterioro	13.024	-530
Imputación de subvenciones	-39.655	-95.076
Deterioro de inmovilizado	-	46.249
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	9.339	15.835
Ingresos financieros	-4.808	-3.204
Gastos financieros y diferencias de cambio	62.607	86.923
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	33.699	37.333
Variación de provisiones	44.681	29.653
Otros	-987	-288
Cambios en el capital corriente	-132.541	-178.107
Existencias	493	-184
Deudores y otras cuentas a cobrar	-61.410	-112.513
Otros activos corrientes	412	12
Acreedores y otras cuentas a pagar	-16.987	-14.659
Otros pasivos corrientes	-53.892	-49.969
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.157	-794
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-512.855	-504.044
Pagos de intereses	-84.899	-115.727
Cobros de intereses	1.590	1.079
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	-429.197	-389.396
Otros pagos / (cobros)	-349	-
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	2.050.176	1.894.731
Pagos por inversiones	-900.735	-491.656
Empresas del grupo y asociadas	-401.915	-8500
Inmovilizado intangible	-31.440	-20.790
Inmovilizado material	-451.259	-445.051
Inversiones inmobiliarias	-7.660	-4.410
Otros activos financieros	-8.461	-12.905
Cobros por desinversiones	32.496	11.803
Empresas del grupo y asociadas	30.000	1.700
Inmovilizado material	347	33
Otros activos financieros	2.149	-
Otros activos	-	10.070
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	-868.239	-479.853

ANEXO I: Estados financieros

Estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2019 y 2018
(continuación)

Miles de euros	2019	2018
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	6.453	88.097
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	6.453	88.097
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-466.959	-778.646
Emisión:		
- Valores negociables	159.000	-
- Deudas con entidades de crédito	641.000	-
- Otras	60.117	31.728
Devolución y amortización de:		
- Deudas con entidades de crédito	-650.000	
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	-633.744	-798.060
- Otras deudas	-43.332	-12.314
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	-1.039.500	-975.000
Dividendos	-1.039.500	-975.000
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	-1.500.006	-1.665.549
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	-318.069	-250.671
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del período	467.444	718.115
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del período	149.375	467.444

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 2019

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
273536	04/01/2019	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, en la Comisión de Ejecutiva y en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274244	29/01/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones
274582	07/02/2019	Otros sobre gobierno corporativo	La Sociedad comunica el cambio del Presidente de la Comisión de Auditoría
274937	20/02/2019	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 2018
275161	26/02/2019	Informe anual de gobierno corporativo	La Sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2018
275164	26/02/2019	Información financiera intermedia	La Sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2018
275165	26/02/2019	Información sobre resultados	Presentación de resultados e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2018
275167	26/02/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
275168	26/02/2019	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros
275170	26/02/2019	Información sobre dividendos	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2018
275672	05/03/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2019
276121	15/03/2019	Principio del formulario Transmisiones y adquisiciones de participaciones societarias Final del formulario	La sociedad comunica que ha resultado adjudicataria en la licitación para la concesión del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil
276523	28/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch informa que está realizando por cuenta de Talos Capital Designated Activity Company, entidad gestionada por TCI Fund Management Limited, una colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276543	29/03/2019	Colocación de grandes paquetes accionariales (block trades)	Merrill Lynch remite detalles de la colocación privada entre inversores cualificados de un paquete de acciones de AENA representativas de aproximadamente 0.8% de su capital social.
276946	09/04/2019	Información sobre dividendos	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo.
276947	09/04/2019	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas.
276948	09/04/2019	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones.
277143	15/04/2019	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 2019
277144	15/04/2019	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 2019
277145	15/04/2019	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 2019
277415	25/04/2019	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2019.
277681	30/04/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2019
277989	09/05/2019	Calificaciones crediticias	Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo "A" estable y asigna a Aena la calificación a corto plazo "F1"

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados 2019 (Continuación)

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
280407	22/07/2019	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 2019
280653	26/07/2019	Calificaciones crediticias	Moody's confirma la calificación crediticia a largo plazo "A3" con Perspectiva Estable
280889	30/07/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2019
280892	30/07/2019	Información sobre resultados	Presentación de resultados 1S 2019
280914	30/07/2019	Resolución de procesos judiciales o administrativos	La sociedad comunica que no recurrirá las sentencias de la Audiencia Nacional
281986	24/09/2019	Otros sobre negocio y situación financiera	Aena comunica que el Consejo de Administración ha acordado en su reunión de hoy, prorrogar los contratos de Duty Free y Duty Paid que actualmente explotan World Duty Free Group S.A. (DUFY) y sus sociedades filiales.
282740	22/10/2019	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 2019
282977	29/10/2019	Planes estratégicos, previsiones y presentaciones	La Sociedad comunica la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020
282979	29/10/2019	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2019
283132	30/10/2019	Emisiones de renta fija	Programa de emisión de pagarés a corto plazo

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2019 forma parte del Informe de Gestión Consolidado y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales consolidadas 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 INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2019

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 25 de febrero de 2020, 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 e Informe de Gestión individual del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidas las primeras en 61 folios de papel común, y el segundo en 23 folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero:	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	D ^a . Angélica Martínez Ortega	
Consejero:	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero:	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero:	D ^a . Marta Bardón Fernández-Pacheco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Antoni Duran i Lleida	
Consejero:	D ^a . Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero:	D. Jordi Hereu Boher	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	