



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

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2017

Informe de Gestión

Ejercicio 2017

(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 2017, 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 2017, 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.

<b>Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)</b> Véanse notas 4 a), 4 p), 5, 6, 7 c) y 21 f) de la memoria de las cuentas anuales	
<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>El nuevo marco regulatorio, Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), aprobado con fecha 27 de enero de 2017, establece obligaciones y derechos para Aena S.M.E., S.A. para el periodo 2017-2021.</p> <p>Este nuevo marco regulatorio tiene impactos significativos en diversas áreas de las cuentas anuales de la Sociedad, principalmente en:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Los ingresos relativos a los servicios prestados por la Sociedad y regulados por el DORA, en relación con su registro contable y desglose.</li><li>- Las bonificaciones establecidas por el DORA que la Sociedad aplica a las compañías aéreas, en relación con su cálculo y registro contable.</li><li>- Los incentivos comerciales que el DORA estipula que podrían ser establecidos por la Sociedad pero que son fijados y aprobados por ésta.</li><li>- Los activos materiales e intangibles incluidos en la Unidad Generadora de Efectivo denominada "Red de aeropuertos", en relación con la estimación de su valor recuperable.</li></ul> <p>Debido a la complejidad y al elevado grado de juicio que hay que utilizar para analizar las consecuencias que dicha regulación tiene y a la significatividad del valor contable de las partidas de las cuentas anuales afectadas, se ha considerado una cuestión clave en nuestra auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la evaluación del diseño e implementación y efectividad de los procesos y controles clave relacionados con el reconocimiento de ingresos, con la estimación de posibles deterioros de los activos materiales e intangibles incluidos en la Unidad Generadora de Efectivo denominada "Red de aeropuertos" y con las provisiones por bonificaciones e incentivos.</li><li>- la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por los administradores de la Sociedad en el registro de dichos ingresos, activos y provisiones.</li><li>- la realización de pruebas sustantivas relacionadas con los ingresos, activos y provisiones anteriormente mencionados, en relación con los servicios prestados por la Sociedad y regulados por el DORA, tales como recálculos de ingresos a través de la información clave relacionada con los servicios prestados y las tarifas establecidas en 2017, evaluación de los indicadores de deterioro y de la razonabilidad de la metodología y principales hipótesis utilizadas en la estimación del importe recuperable de la Unidad Generadora de Efectivo denominada "Red de aeropuertos" y la validación de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las provisiones por bonificaciones e incentivos.</li></ul> <p>Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.</p>

## **Otra información: Informe de gestión**

---

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2017, 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 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, 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 la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita 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 2017 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 27 de febrero de 2018.

### Periodo de contratación

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

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

Manuel Martín Barbón  
Inscrito en el R.O.A.C: 16239

27 de febrero de 2018



KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2018 Nº 01/18/01346  
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

.....  
Informe de auditoría de cuentas sujeto  
a la normativa de auditoría de cuentas  
española o internacional  
.....

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

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017.

## Índice

	<b><u>Página</u></b>
<b>Estados financieros</b>	<b>1</b>
<b>Notas a las cuentas anuales</b>	
<b>1</b> Actividad	7
<b>2</b> Bases de presentación	9
<b>3</b> Aportación no dineraria	11
<b>4</b> Normas de registro y valoración	13
<b>5</b> Gestión de riesgos operativos y financieros	31
<b>6</b> Inmovilizado intangible	37
<b>7</b> Inmovilizado material	40
<b>8</b> Inversiones inmobiliarias	46
<b>9</b> Arrendamientos	49
<b>10</b> Instrumentos financieros	51
<b>11</b> Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	54
<b>12</b> Operaciones y saldos con partes vinculadas	61
<b>13</b> Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	64
<b>14</b> Inversiones financieras a corto plazo	65
<b>15</b> Deudas financieras	66
<b>16</b> Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	77
<b>17</b> Existencias	78
<b>18</b> Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	78
<b>19</b> Patrimonio neto	78
<b>20</b> Periodificaciones	82
<b>21</b> Provisiones	83
<b>22</b> Administraciones Públicas y Situación fiscal	89
<b>23</b> Ingresos y gastos	94
<b>24</b> Otra información	98
<b>25</b> Honorarios de Auditoría	100
<b>26</b> Avales, Compromisos y otras garantías	100
<b>27</b> Compromisos medioambientales	101
<b>28</b> Contingencias	102
<b>29</b> Hechos posteriores al cierre	108

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

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016**  
(Expresado en miles de euros)

**ACTIVO**

	Nota	2017	2016
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>6</b>	<b>98.809</b>	<b>86.754</b>
Desarrollo		-	110
Activo intangible, acuerdo de concesión		10.741	11.338
Aplicaciones informáticas		34.121	35.707
Otro inmovilizado intangible		1.719	2.596
Inmovilizado en curso		52.228	37.003
<b>Inmovilizado material</b>	<b>7</b>	<b>12.968.405</b>	<b>13.369.417</b>
Terrenos y construcciones		10.823.913	11.143.925
Instalaciones técnicas y maquinaria		400.080	416.385
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.477.849	1.670.466
Otro inmovilizado material		2.754	1.636
Inmovilizado en curso		263.809	137.005
<b>Inversiones inmobiliarias</b>	<b>8</b>	<b>135.108</b>	<b>135.690</b>
Terrenos y construcciones		134.892	135.435
Otras instalaciones		216	255
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>		<b>165.032</b>	<b>165.032</b>
Instrumentos de patrimonio	<b>11</b>	165.032	165.032
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>10-11</b>	<b>71.686</b>	<b>58.877</b>
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		71.506	58.697
<b>Deudas comerciales no corrientes</b>		<b>2.830</b>	<b>2.599</b>
Derecho de crédito a largo plazo	<b>10</b>	2.830	2.599
<b>Activos por impuesto diferido</b>	<b>22</b>	<b>111.963</b>	<b>131.710</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>13.553.833</b>	<b>13.950.079</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			
<b>Existencias</b>	<b>17</b>	<b>6.457</b>	<b>7.026</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>13</b>	<b>315.171</b>	<b>398.705</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	<b>10-13</b>	282.722	258.569
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	<b>10-12-13</b>	70	75
Deudores varios	<b>10-13</b>	7.423	7.425
Personal	<b>10-13</b>	371	321
Activos por impuesto corriente	<b>13-22</b>	34	110.456
Otros créditos con las Administraciones Públicas	<b>13-22</b>	24.551	21.859
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>10-12</b>	<b>2.790</b>	<b>1.319</b>
Créditos a empresas	<b>12</b>	2.790	1.319
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>14</b>	<b>1.613</b>	<b>1.630</b>
Créditos a empresas	<b>10-12</b>	195	218
Otros activos financieros	<b>10</b>	1.418	1.412
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>20</b>	<b>5.639</b>	<b>5.939</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>18</b>	<b>718.115</b>	<b>482.758</b>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>1.049.785</b>	<b>897.377</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>

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

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016**  
(Expresado en miles de euros)

<b><u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u></b>	<b>Nota</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>			
<b>Fondos propios</b>	<b>19</b>	<b>5.669.083</b>	<b>5.023.844</b>
<b>Capital</b>	<b>19a</b>	1.500.000	1.500.000
<b>Prima de emisión</b>	<b>19b</b>	1.100.868	1.100.868
<b>Reserva de capitalización</b>	<b>19b</b>	70.566	42.406
<b>Reserva Legal</b>	<b>19b</b>	299.198	184.393
<b>Otras Reservas</b>	<b>19b</b>	1.478.700	1.048.116
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>19b</b>	1.219.751	1.148.061
<b>Ajustes por cambios de valor</b>	<b>19c</b>	<b>(61.992)</b>	<b>(97.262)</b>
Operaciones de cobertura		(61.992)	(97.262)
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>7-19d</b>	<b>414.060</b>	<b>436.985</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>		<b>6.021.151</b>	<b>5.363.567</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>			
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>21</b>	<b>79.547</b>	<b>142.235</b>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		8.646	8.596
Actuaciones medioambientales		46.800	63.254
Otras provisiones		24.101	70.385
<b>Fianzas recibidas a largo plazo</b>	<b>10</b>	<b>102.483</b>	<b>89.203</b>
<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>10</b>	<b>708.183</b>	<b>104.342</b>
Deudas con entidades de crédito	<b>10-15b</b>	649.888	-
Acreeedor por arrendamiento financiero	<b>9-10</b>	12.240	13.822
Derivados	<b>10-15c</b>	45.645	90.031
Otros pasivos financieros		410	489
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>10-12-15</b>	<b>6.104.218</b>	<b>7.487.181</b>
<b>Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>20</b>	<b>85.325</b>	<b>125.917</b>
<b>Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>22</b>	<b>143.396</b>	<b>151.038</b>
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>7.223.152</b>	<b>8.099.916</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>21</b>	<b>83.867</b>	<b>128.468</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>10</b>	<b>273.203</b>	<b>129.618</b>
Deudas con entidades de crédito	<b>10-15b</b>	1.848	-
Acreeedor por arrendamiento financiero	<b>9-10</b>	1.582	1.544
Derivados	<b>10-15c</b>	37.010	39.475
Otros pasivos financieros	<b>10</b>	232.763	88.599
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>10-12-15</b>	<b>684.646</b>	<b>813.365</b>
<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>16</b>	<b>277.102</b>	<b>273.082</b>
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	<b>10-12-16</b>	26.213	33.510
Acreeedores varios	<b>10-16</b>	149.437	145.955
Personal	<b>10-16</b>	30.141	19.289
Otras deudas con las Administraciones Públicas	<b>16-22</b>	21.194	23.045
Anticipos de clientes	<b>10-16</b>	50.117	51.283
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>20</b>	<b>40.497</b>	<b>39.440</b>
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>1.359.315</b>	<b>1.383.973</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>

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

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016**

**(Expresado en miles de euros)**

<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>Nota</b>	<b>2017</b>	<b>2016 (*)</b>
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>23b</b>	<b>3.754.904</b>	<b>3.508.705</b>
<b>Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>7</b>	<b>4.432</b>	<b>4.323</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>23a</b>	<b>(175.920)</b>	<b>(182.188)</b>
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.054)	(613)
Trabajos realizados por otras empresas		(174.866)	(181.575)
<b>Otros ingresos de explotación</b>		<b>10.689</b>	<b>7.598</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		10.391	7.491
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		298	107
<b>Gastos de personal</b>	<b>23c</b>	<b>(367.425)</b>	<b>(349.806)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(268.071)	(250.706)
Cargas sociales		(103.681)	(100.598)
Provisiones		4.327	1.498
<b>Otros gastos de explotación</b>		<b>(810.608)</b>	<b>(806.043)</b>
Servicios exteriores	<b>23d</b>	(665.380)	(644.862)
Tributos	<b>23e</b>	(149.145)	(146.463)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	<b>13</b>	6.072	(7.845)
Otros gastos de gestión corriente		(2.155)	(6.873)
<b>Amortización del inmovilizado</b>	<b>6-7-8</b>	<b>(755.230)</b>	<b>(778.158)</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>19d</b>	<b>42.504</b>	<b>41.590</b>
<b>Excesos de provisiones</b>	<b>23g</b>	<b>8.905</b>	<b>8.831</b>
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>		<b>(7.122)</b>	<b>(6.039)</b>
Resultados por enajenaciones y otras		(10.092)	(6.438)
Otros resultados		2.970	399
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>1.705.129</b>	<b>1.448.813</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>23f</b>	<b>7.056</b>	<b>205.352</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		867	4
- De terceros		5.664	204.686
Activación de gastos financieros	<b>6-7</b>	525	662
<b>Gastos financieros</b>	<b>23f</b>	<b>(117.966)</b>	<b>(149.680)</b>
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	<b>15, 19c</b>	(104.727)	(139.797)
- Por deudas con terceros		(13.120)	(9.423)
- Por actualización de provisiones	<b>21</b>	(119)	(460)
<b>Diferencias de cambio</b>	<b>23f</b>	<b>12</b>	<b>(5)</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>23f</b>	<b>(110.898)</b>	<b>55.667</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>1.594.231</b>	<b>1.504.480</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>22</b>	<b>(374.480)</b>	<b>(356.419)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>

(\*) Cifras reexpresadas (véase Nota 2.f)

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

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO  
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016  
(Expresado en miles de euros)**

**A) Estado de ingresos y gastos reconocidos**

	<b>Nota</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo		6.497	(100.252)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	<b>19d</b>	11.937	13.987
Por ganancias y pérdidas actuariales		(11)	(39)
Efecto impositivo		(4.605)	21.576
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>13.818</b>	<b>(64.728)</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo	<b>19c</b>	40.530	44.472
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	<b>19d</b>	(42.504)	(41.590)
Efecto impositivo		493	(720)
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(1.481)</b>	<b>2.162</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>1.232.088</b>	<b>1.085.495</b>

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

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO  
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016  
(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
<b>Saldo a 1 de enero de 2016</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>811.676</b>		<b>103.225</b>	<b>766.543</b>	<b>(55.427)</b>	<b>457.687</b>	<b>4.684.572</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.148.061	-	-	(29)	(41.835)	(20.702)	<b>1.085.495</b>
Distribución de dividendos						(406.500)			<b>(406.500)</b>
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(811.676)	42.406	81.168	688.102	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2016</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>1.148.061</b>	<b>42.406</b>	<b>184.393</b>	<b>1.048.116</b>	<b>(97.262)</b>	<b>436.985</b>	<b>5.363.567</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.219.751	-	-	(8)	35.270	(22.925)	<b>1.232.088</b>
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(4)	-	-	<b>(4)</b>
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(574.500)	-	-	<b>(574.500)</b>
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(1.148.061)	28.160	114.805	1.005.096	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2017</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>1.219.751</b>	<b>70.566</b>	<b>299.198</b>	<b>1.478.700</b>	<b>(61.992)</b>	<b>414.060</b>	<b>6.021.151</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y 2016**

(Expresado en miles de euros)

	Nota	2017	2016
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)</b>		<b>1.954.311</b>	<b>1.772.340</b>
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>		1.594.231	1.504.480
<b>Ajustes del resultado</b>		<b>867.895</b>	<b>767.410</b>
Amortización del inmovilizado	<b>6-7-8</b>	755.230	778.158
Correcciones valorativas por deterioro	<b>13</b>	(6.072)	7.845
Imputación de subvenciones	<b>19d</b>	(42.504)	(41.590)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		10.092	6.438
Ingresos financieros	<b>23f</b>	(7.056)	(205.352)
Gastos financieros y diferencias de cambio	<b>23f</b>	77.424	105.213
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	<b>23f, 15</b>	40.530	44.472
Variación de provisiones		41.316	74.484
Otros		(1.065)	(2.258)
<b>Cambios en el capital corriente</b>		<b>(126.999)</b>	<b>(66.934)</b>
Existencias		569	(942)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(18.777)	30.825
Otros activos corrientes		17	1.026
Acreedores y otras cuentas a pagar		(60.390)	(53.683)
Otros pasivos corrientes		(47.031)	(42.947)
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.387)	(1.213)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>		<b>(380.816)</b>	<b>(432.616)</b>
Pagos de intereses		(123.751)	(132.624)
Cobros de intereses		337	1.493
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		(257.402)	(301.485)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>		<b>(317.831)</b>	<b>(247.541)</b>
<b>Pagos por inversiones</b>		<b>(317.955)</b>	<b>(248.166)</b>
Inmovilizado intangible		(31.220)	(16.120)
Inmovilizado material		(272.971)	(226.799)
Inversiones inmobiliarias		(831)	(1.346)
Otros activos financieros		(12.933)	(3.901)
<b>Cobros por desinversiones</b>		<b>124</b>	<b>625</b>
Empresas del grupo y asociadas		-	614
Otros activos		124	11
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)</b>		<b>(1.401.123)</b>	<b>(1.552.825)</b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>9.340</b>	<b>10.665</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	<b>19d</b>	9.340	10.665
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>(835.862)</b>	<b>(1.157.124)</b>
Emisión:			
- Deudas con entidades de crédito	<b>15b</b>	650.000	-
- Otras		22.794	19.392
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	<b>15a</b>	(1.497.288)	(1.172.339)
-Otras deudas		(11.368)	(4.177)
<b>Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos</b>		<b>(574.601)</b>	<b>(406.366)</b>
Dividendos		(574.601)	(406.366)
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>		<b>235.357</b>	<b>(28.026)</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO</b>		<b>482.758</b>	<b>510.784</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>		<b>718.115</b>	<b>482.758</b>

## 1. Actividad

AENA S.M.E., S.A. (en adelante, la Sociedad), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”).

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por AENA S.M.E., S.A., y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la Sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

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

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

Adicionalmente, en la citada Ley 18/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para

## AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2017

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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 (véase 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.

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, calle Arturo Soria, 109.

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 2017 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 27 de febrero de 2018.

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 2017, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF. La dirección de la Sociedad decidió en 2012 efectuar la adaptación a NIIF de las cuentas anuales consolidadas del Grupo con el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo de acuerdo con las NIIF para los ejercicios 2011 y 2012 con el objetivo de explorar una potencial desinversión parcial por parte de la Sociedad Dominante última tanto a través de inversores privados como a través de transacciones en los mercados de capitales.

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 27 de febrero de 2018, 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).
- Presentación de la reversión de la Provisión por intereses de demora de expropiaciones como ingresos financieros (Notas 21, 23.f).

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 el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

Entre los juicios importantes al aplicar las políticas contables de la Sociedad se encuentran los siguientes:

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

Durante el ejercicio 2013, AENA S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas libre de impuestos y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección de la Sociedad ha evaluado las características sustanciales del contrato y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos 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 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.

Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La dirección de AENA S.M.E., S.A. ha decidido aplicar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal de acuerdo con el criterio de la contestación a la consulta planteada por Aena a la Dirección General de Tributos. El importe de las deducciones aplicadas en el ejercicio 2017 asciende a 13.913 miles de euros, que representan un 85,63 % del total de deducciones aplicadas en 2017 (en el ejercicio 2016 se aplicaron 12.801 euros, que representan un 81,76 % del total de deducciones aplicadas). (ver Nota 22.3).

La Sociedad no tiene deducciones fiscales activadas por inversión en Canarias al cierre de 2017 (31 de diciembre de 2016: 0 miles de euros). (Ver Nota 22.3).

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 2017, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2016.

A efectos de comparación de la información, se ha reexpresado el importe de - 44.472 miles de euros que figuraba en 2016 dentro del epígrafe de "variación de valor razonable en instrumentos financieros" al epígrafe de "Gastos financieros" (Nota 23.f), de acuerdo con la normativa contable vigente.

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. Aportación no dineraria

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 de 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.

#### 4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con lo establecido por el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

##### a) Inmovilizado intangible

Los elementos de inmovilizado intangible figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

Los “Gastos de desarrollo” están individualizados por proyectos, y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto. En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados.

En el epígrafe “Aplicaciones informáticas” la Sociedad recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Como “Otro inmovilizado intangible” la Sociedad activa principalmente los planes directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

Los planes directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

El plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas, regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluido la mejora, y explotación de infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión, el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, pudiendo registrarse contablemente como:

- *Inmovilizado intangible*: En aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de “Acuerdo de concesión, activo regulado” en el epígrafe “Inmovilizado intangible” en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.
- *Activo financiero*: En aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida “Acuerdo de concesión, derecho de cobro” en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

El derecho de acceso a la infraestructura con la finalidad de prestar el servicio de explotación que la entidad concedente otorgue a la empresa concesionaria, se contabilizará por esta última como un inmovilizado intangible, de acuerdo con la norma de registro y valoración 5ª “Inmovilizado intangible” del Plan General de Contabilidad.

Si no existe contraprestación, la contrapartida se reconocerá de acuerdo con lo dispuesto en la norma de registro y valoración 18ª “Subvenciones, donaciones y legados” del Plan General de Contabilidad.

Si existiendo contraprestación, ésta fuese sustancialmente menor que el valor razonable del citado derecho, la diferencia se tratará de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una

licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

Respecto a los elementos de activo intangible con vida finita, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	<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 Aeropuertos, S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 % y 2018: 0 %). Por tanto, a partir de 2018, aplicará un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

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

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

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.

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 revierte 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 amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes:

	<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). 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 2017 y 2016 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 703.799 miles de euros en 2017 (2016: 666.318 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 218.791 miles de euros en 2017 (2016: 244.830 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 205.678 miles de euros en 2017 (2016: 200.876 miles de euros), y un incremento del beneficio del ejercicio 2017 por importe de 12.254 miles de euros (2016: 16.088 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:

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Tipo de interés técnico:	1,43 %	1,42 %
Crecimiento salarial:	2,0 %	2,0 %
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2000 P	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de Jubilación Anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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:

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Tipo de interés técnico:	1,48 %	1,57 %
Crecimiento salarial a largo plazo:	2,00 %	1,00 % (2 % años sucesivos)
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00 %	4,00 %
Tipo garantizado Mapfre:	3,10 %	3,10 %
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:	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

l) Indemnizaciones por despidos

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias.

Las indemnizaciones por despidos se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión de la Sociedad de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. La Sociedad reconoce estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

m) Retribución variable

La Sociedad reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable basándose en los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. La Sociedad reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

n) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativo a un ejercicio.

Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

En cambio, los activos por impuestos diferidos solo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance de situación como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en patrimonio neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.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 en los ejercicios 2015, 2016 y 2017 como Grupo Fiscal.

o) Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional de la Sociedad es el euro. Consecuentemente, las operaciones en otras divisas distintas del euro se consideran denominadas en “moneda extranjera” y se registran según los tipos de cambio vigentes en las fechas de las operaciones.

Las diferencias de cambio de las partidas monetarias en moneda extranjera que surgen tanto al liquidarlas como al convertirlas al tipo de cambio de cierre, se reconocen como norma general en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio.

p) Ingresos y gastos

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido. Los ingresos ordinarios se reconocen cuando el ingreso se puede medir con fiabilidad, es probable que la entidad vaya a recibir un beneficio económico futuro y cuando se alcancen determinadas condiciones para cada una de las actividades del Grupo.

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.
- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios, por referencia a la finalización de la transacción concreta evaluada en función del servicio real proporcionado como un porcentaje del servicio total a proporcionar, cuando los ingresos y los costes del contrato de servicios, así como el grado de avance del mismo, pueden estimarse de forma fiable y es probable que las cuentas a cobrar relacionadas sean recuperables. Cuando uno o más de estos elementos de los contratos de servicios no pueden estimarse de manera fiable, los ingresos por ventas de servicios se reconocen solo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

Prestación de servicios

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Asimismo, la Sociedad tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales):

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

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

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

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.
- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).
- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador

junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2017 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.

Por otra parte, la diferencia entre el IMAP aprobado en el DORA y el IMAP real para el ejercicio 2017 supone una diferencia en ingresos de 57,8 millones de euros que deberán incorporarse, capitalizados al coste de capital del período regulatorio (6,98%), a través del factor  $K^1$  en la revisión de las tarifas de 2019, dando lugar a un mayor ingreso en dicho año.

- 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.

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

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 5).

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

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se reconocen en 2017 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas. (ver también Nota 28 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

### Comercial

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 2e). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos (que hasta 2015 pertenecían al segmento de “Servicios fuera de terminal” pasan, como consecuencia de lo explicado en la nota 4 a), a formar parte del componente Comercial de la Red de aeropuertos a partir del ejercicio 2016) se reconocen a medida que los servicios son prestados.

---

<sup>1</sup> El factor  $K$  es el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado en el año  $t$ . Se refiere al ajuste por modificaciones imprevistas en la estructura de tráfico ocurridas en el periodo  $t-2$ , cuya metodología de cálculo se determina en el párrafo 2 del Anexo IX de la Ley 18/2014.

### Servicios inmobiliarios

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

#### q) Intereses y dividendos

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo. Cuando un préstamo o una cuenta a cobrar sufren pérdida por deterioro del valor, se reduce el importe en libros a su importe recuperable, descontando los flujos futuros de efectivo estimados al tipo de interés efectivo original del instrumento, llevando el descuento como menor ingreso por intereses. Los ingresos por intereses de préstamos que hayan sufrido pérdidas por deterioro del valor se reconocen cuando se cobra el efectivo o sobre la base de recuperación del coste cuando las condiciones están garantizadas.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

#### r) Actividades con incidencia en medioambiente

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

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

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

#### s) Transacciones con vinculadas

Una parte se considera vinculada a otra cuando una de ellas o un conjunto que actúa en concierto, ejerce o tiene la posibilidad de ejercer directa o indirectamente o en virtud de pactos o acuerdos entre accionistas o partícipes, el control sobre otra o una influencia significativa en la toma de decisiones financieras y de explotación de la otra.

En cualquier caso se considerarán partes vinculadas las empresas que tengan la consideración de empresa del grupo, asociada o multigrupo.

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

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de

transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

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

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

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

t) Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registra conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas.

Las operaciones de fusión o escisión distintas de las anteriores y las combinaciones de negocios surgidas de la adquisición de todos los elementos patrimoniales de una empresa o de una parte que constituya uno o más negocios, se registran de acuerdo con el método de adquisición.

En el caso de combinaciones de negocios originadas como consecuencia de la adquisición de acciones o participaciones en el capital de una empresa, la Sociedad reconoce la inversión conforme con lo establecido para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

No han existido combinaciones de negocios en los que haya participado la Sociedad durante 2016 y 2017.

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, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En este sentido, la Sociedad reconoce en las cuentas anuales los activos y los pasivos que se derivan de este convenio como consecuencia de la utilización de las BAATC. Asimismo, en la cuenta de pérdidas y ganancias se reconoce la parte que corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por la explotación de los activos controlados conjuntamente.

## 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

### Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”).

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en dicho 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 fue 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 sufre 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 han estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice  $P^2$ , por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

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

Adicionalmente, la actividad de AENA S.M.E., S.A. 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.

#### 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:

- ✓ La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- ✓ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
  - ✓ Actualmente, el 18,2 % 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.
  - ✓ Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a la operativa de control de fronteras, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, si bien el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto incrementado en 2017 en un 9,0 % respecto a 2016, durante los últimos meses de 2017 se observa una progresiva desaceleración del crecimiento.
  - ✓ 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.

---

<sup>2</sup> El DORA establece que el IMAP se ajustará por un porcentaje de incremento o decremento de precios ("factor P") para reconocer el impacto que sobre la base de costes del operador, tendrían las variaciones del precio de inputs fuera del control del operador. Este índice está pendiente de ser determinado reglamentariamente.

- ✓ 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.
- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos como respecto de otros medios de transporte, lo que puede afectar a sus ingresos.
- ✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ✓ En las operaciones de sus aeropuertos, la sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena que puedan regresar a dichos destinos.
- ✓ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
- ✓ Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
- ✓ Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- ✓ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

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

### **Descripción de los principales riesgos financieros**

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15.a).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

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

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

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

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

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. La Sociedad tiene también gastos financieros derivados de la deuda propia con entidades de crédito (ver Nota 15).

AENA S.M.E., S.A. gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 15.c). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 31 de diciembre de 2017, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 82.655 miles de euros (2016:129.506 miles de euros) (Nota 15.c). A la citada fecha si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.802 miles de euros mayor y 1.802 miles de euros menor, respectivamente (en 2016: 3.620 miles de euros mayor y 3.620 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, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 478.632 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que han pasado a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,78 % anual (previamente 1,14 % anual).

Por otro lado, en 2017 se han cancelado 797.160 miles de euros de la deuda con Depfa ACS Bank a tipo variable, de los cuales 719.658 miles de euros es una cancelación anticipada, y se han suscrito 650.000 miles de euros con diversas Entidades Bancarias a un tipo fijo medio de 0,69 % anual (Nota 15).

Como consecuencia de todo ello, y considerando el efecto derivado de las permutas de interés contratadas, se ha modificado la composición de deuda por tipos, siendo a 31 de diciembre de 2017 el porcentaje de deuda a tipo fijo de un 88 %, frente a un 12 % variable (a 31 de Diciembre de 2016: 78 % fijo y 22 % variable).

*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 al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2017, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio por importe de 191.369 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 174.447 miles de euros).

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

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

*c) Riesgo de liquidez*

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2017 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 309.530 miles de euros (negativo en 2016: 486.596 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 2.460.359 miles de euros (2016: 2.226.971 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 que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 31 de diciembre de 2017 la Sociedad Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo (Nota 15); y 550 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a un préstamo con Unicaja de 150 millones de euros y un préstamo con BEI de 400 millones de euros, con fechas de finalización del periodo de disposición de 31 de diciembre de 2018 y 1 de diciembre de 2019, respectivamente.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2017 y a 31 de diciembre de 2016, 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 2017		31 de diciembre de 2016	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	901.008	0,16 %	1.810.244	0,16 %
Revisable	27.400	1,23 %	543.404	1,30 %
Fijo	6.495.875	1,55 %	5.917.923	1,78 %
<b>TOTAL</b>	<b>7.424.283</b>	<b>1,45 %</b>	<b>8.271.571</b>	<b>1,36 %</b>

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(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 2017 y 2016 han sido los siguientes:

	2017					Total
	Miles de euros					
Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso		
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	813	15.480	146.713	7.390	37.003	207.399
Altas	-	76	15.206	1	15.937	31.220
Bajas (*)	-	(18)	(181)	-	-	(199)
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	(55)	43	38	(712)	(686)
<b>Saldo final</b>	<b>813</b>	<b>15.483</b>	<b>161.781</b>	<b>7.429</b>	<b>52.228</b>	<b>237.734</b>
<b>Amortización:</b>						
Saldo inicial	(703)	(4.142)	(111.006)	(4.794)	-	(120.645)
Dotación	(110)	(687)	(17.250)	(916)	-	(18.963)
Bajas (*)	-	-	177	-	-	177
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	87	419	-	-	506
<b>Saldo final</b>	<b>(813)</b>	<b>(4.742)</b>	<b>(127.660)</b>	<b>(5.710)</b>	<b>-</b>	<b>(138.925)</b>
<b>Neto:</b>	<b>-</b>	<b>10.741</b>	<b>34.121</b>	<b>1.719</b>	<b>52.228</b>	<b>98.809</b>

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

	2016					Total
	Miles de euros					
Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso		
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	813	15.783	130.450	7.441	37.736	192.223
Altas	-	60	11.203	3	4.854	16.120
Bajas (*)	-	(6)	(185)	-	(211)	(402)
Trasposos (Notas 7 y 8) (*)	-	(357)	5.245	(54)	(5.376)	(542)
<b>Saldo final</b>	<b>813</b>	<b>15.480</b>	<b>146.713</b>	<b>7.390</b>	<b>37.003</b>	<b>207.399</b>
<b>Amortización:</b>						
Saldo inicial	(438)	(3.586)	(92.580)	(3.921)	-	(100.525)
Dotación	(265)	(690)	(18.573)	(968)	-	(20.496)
Bajas	-	-	124	-	-	124
Trasposos (Notas 7 y 8)	-	134	23	95	-	252
<b>Saldo final</b>	<b>(703)</b>	<b>(4.142)</b>	<b>(111.006)</b>	<b>(4.794)</b>	<b>-</b>	<b>(120.645)</b>
<b>Neto:</b>	<b>110</b>	<b>11.338</b>	<b>35.707</b>	<b>2.596</b>	<b>37.003</b>	<b>86.754</b>

(\*) 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 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas durante los ejercicios 2017 y 2016 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2017		2016	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Aplicaciones informáticas	893	(49)	194	(29)
Otro inmovilizado intangible	-	-	1	-
Inmovilizado intangible en curso	3.519	-	4.205	-
<b>Total</b>	<b>4.412</b>	<b>(49)</b>	<b>4.400</b>	<b>(29)</b>

Las principales adiciones de los ejercicios 2017 y 2016 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales corporativos. Cabe destacar en 2017 las inversiones en sistemas “Wi Fi” gratuitos en varios aeropuertos de la red y los elementos relacionados con la ciberseguridad; y en 2016 el sistema integral de gestión de aparcamientos de los aeropuertos.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2017 y 2016 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2017	2016
Aplicaciones informáticas	15.534	3.305
Otro inmovilizado intangible	36.694	33.698
<b>Total</b>	<b>52.228</b>	<b>37.003</b>

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

Durante el ejercicio 2017 se han activado un total de 32 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2016: 67 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros “Activación de gastos financieros” (Nota 23.f).

A 31 de diciembre de 2017 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 287.980 miles de euros (2016: 312.361 miles de euros) que está totalmente amortizado. Por otra parte, debido a que la aportación no dineraria se efectuó a valor neto contable, en 2017 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento. El detalle es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Concesiones	5	87
Desarrollo	794	-
Aplicaciones informáticas	203.846	185.915
Otro inmovilizado intangible	83.335	126.359
<b>Total</b>	<b>287.980</b>	<b>312.361</b>

Acuerdo de concesión, activo regulado

La Sociedad explota los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas. Las principales condiciones se describen a continuación:

- **Helipuerto de Ceuta:** La Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 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.

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 2017 y 2016, incluso después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina basándose en cálculos del valor en uso. En estos cálculos se utilizan estimaciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones del DORA para el periodo 2017-2021. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso son las siguientes:

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Tasa crecimiento	1,50%	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98%	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	5,23%	5,23%

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital (CMPC), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos, según la estructura financiera fijada para cada unidad generadora de efectivo.

En 2017, el valor de la CMPC antes de impuestos es el utilizado en el DORA aprobado por el Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017, y ha sido estimado conforme a lo establecido en la Ley 18/2014 aplicando la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

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

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2017, 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 2017 y 2016 la dirección no ha reconocido deterioro de activos intangibles.

## 7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2017 y 2016 han sido los siguientes:

2017						
Miles de euros						
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	13.247.801	743.246	3.179.052	7.068	137.005	17.314.172
Altas	93.697	43.219	62.912	1.873	206.795	408.496
Bajas (*)	(68.272)	(3.690)	(6.193)	(56)	(3.473)	(81.684)
Traspasos (Notas 6 y 8)	30.289	11.797	30.028	16	(76.518)	(4.388)
<b>Saldo final</b>	<b>13.303.515</b>	<b>794.572</b>	<b>3.265.799</b>	<b>8.901</b>	<b>263.809</b>	<b>17.636.596</b>
<b>Amortización y deterioro:</b>						
Saldo inicial	(2.103.876)	(326.861)	(1.508.586)	(5.432)	-	(3.944.755)
Dotación	(384.073)	(69.396)	(277.757)	(730)	-	(731.956)
Bajas (*)	3.168	1.995	1.681	15	-	6.859
Traspasos (Notas 6 y 8)	5.179	(230)	(3.288)	-	-	1.661
<b>Saldo final</b>	<b>(2.479.602)</b>	<b>(394.492)</b>	<b>(1.787.950)</b>	<b>(6.147)</b>	<b>-</b>	<b>(4.668.191)</b>
<b>Neto:</b>	<b>10.823.913</b>	<b>400.080</b>	<b>1.477.849</b>	<b>2.754</b>	<b>263.809</b>	<b>12.968.405</b>

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

2016						
Miles de euros						
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	13.926.718	699.168	3.093.107	6.513	145.119	17.870.625
Altas	64.241	27.433	43.702	568	84.207	220.151
Bajas (*)	(816.426)	(1.027)	(1.868)	(15)	(3.052)	(822.388)
Traspasos (Notas 6 y 8) (*)	73.268	17.672	44.111	2	(89.269)	45.784
<b>Saldo final</b>	<b>13.247.801</b>	<b>743.246</b>	<b>3.179.052</b>	<b>7.068</b>	<b>137.005</b>	<b>17.314.172</b>
<b>Amortización y deterioro:</b>						
Saldo inicial	(1.686.592)	(259.415)	(1.222.118)	(4.617)	-	(3.172.742)
Dotación	(398.195)	(66.788)	(287.124)	(824)	-	(752.931)
Bajas	-	30	197	9	-	236
Traspasos (Notas 6 y 8) (*)	(19.089)	(688)	459	-	-	(19.318)
<b>Saldo final</b>	<b>(2.103.876)</b>	<b>(326.861)</b>	<b>(1.508.586)</b>	<b>(5.432)</b>	<b>-</b>	<b>(3.944.755)</b>
<b>Neto:</b>	<b>11.143.925</b>	<b>416.385</b>	<b>1.670.466</b>	<b>1.636</b>	<b>137.005</b>	<b>13.369.417</b>

(\*) Los traspasos y 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 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Terrenos	3.538.908	3.570.172
Construcciones	7.285.005	7.573.753
<b>Total</b>	<b>10.823.913</b>	<b>11.143.925</b>

Durante el ejercicio 2017 y 2016 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:

	2017		2016	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	635	(12)	186	(6)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	336	(18)	53	(1)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	570	(49)	113	(21)
Inmovilizado en curso	3.119	-	3.927	-
<b>Total</b>	<b>4.660</b>	<b>(79)</b>	<b>4.279</b>	<b>(28)</b>

Durante el ejercicio 2017 se han activado un total de 493 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2016: 596 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros “Activación de gastos financieros” (Nota 23.f). Adicionalmente, se han activado 4.432 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 (2016: 4.323 miles de euros).

a) Adiciones del inmovilizado material

El total de altas del inmovilizado material en 2017 asciende a 408.496 miles de euros (2016: 220.151 miles de euros). Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2017 y 2016 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en terrenos y construcciones han ascendido a 93.697 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido la “Regeneración del pavimento de la pista” en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Adolfo Suárez-Madrid Barajas; la “Adecuación de la pista y campo de vuelos” de los aeropuertos de Son Bonet y La Palma; el “Recrecido de la pista” del aeropuerto de Valladolid; la “Adecuación de las calles de acceso a pista H6, H7 y H8 del aeropuerto de Palma de Mallorca” y la “Ejecución de los requerimientos de seguridad operacional” del aeropuerto de Ibiza.

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

En 2016 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 64.241 miles de euros. Las principales altas del período fueron la regeneración del pavimento de la pista de vuelo y calles de rodaje de los aeropuertos de Palma de Mallorca, de Gran Canaria, de Ibiza y de Lanzarote entre otros, los trabajos para la reubicación de los equipos de navegación aérea del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la impermeabilización en las

terminales y módulos de Palma de Mallorca, la remodelación y adecuación de las salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la regeneración del pavimento de la calle T del aeropuerto de Tenerife Sur, y la nueva pasarela peatonal del aeropuerto de Vigo.

En 2016 se puso en servicio la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza.

Instalaciones técnicas, Maquinaria, mobiliario y Otro Inmovilizado

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en instalaciones y otro inmovilizado han ascendido a 108.004 miles de euros. Las adiciones más importantes del ejercicio 2017 han sido:

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

Durante el ejercicio de 2016 las adiciones en instalaciones y otro inmovilizado ascendieron a 71.703 miles de euros. Las adiciones más importantes a cierre de 2016 se correspondieron con:

- El suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves del aeropuerto de Málaga.
- La ampliación de la red multiservicio del aeropuerto de Gran Canaria.
- La sustitución de varios ascensores, escaleras y pasillos rodantes en las terminales del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La adquisición de nuevos servidores de bases de datos para SAP
- La sustitución de quioscos y nuevos mostradores de facturación del aeropuerto de Barcelona.
- Los trabajos relacionados con la distribución de baja tensión del aeropuerto de Málaga.
- La sustitución de varios puestos de autofacturación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Renovación de la red Wi-Fi de los aeropuertos de Barcelona y Madrid.
- Nuevos vehículos autoextintores de los aeropuertos de Palma de Mallorca, A Coruña, León, Santiago, Sevilla y Vigo.
- El equipamiento de redes de comunicaciones del aeropuerto de Palma de Mallorca (en curso).
- La remodelación del anillo del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en inmovilizado en curso han ascendido a 206.795 miles de euros. Las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos de la “Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R” del aeropuerto de Barcelona, la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Reconstrucción de las plataformas B y C” y “Ampliación del anillo de climatización de los módulos C y D” del aeropuerto de Palma de Mallorca, y la “Instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves” en el aeropuerto de Málaga.

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

Durante el ejercicio de 2016 las adiciones en inmovilizado en curso ascendieron a 84.207 miles de euros. Las inversiones más significativas en 2016 en cuanto a la obra en curso fueron: los trabajos en el aeropuerto de Santiago de Compostela en las zonas no terminadas de la terminal y el aparcamiento, las obras para la nueva terminal del aeropuerto de Reus y la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En 2016 las principales obras que se encontraban en curso eran las relativas a la adecuación de las zonas no terminadas del aeropuerto de Santiago, la renovación de solados en planta 1 del T-1 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, actuaciones para la puesta en categoría del aeropuerto de Santiago, ampliación del edificio terminal de Reus, el equipamiento de las redes de comunicación de los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Málaga, y la sustitución de equipos de asistencia a aeronaves de Palma de Mallorca.

b) Resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2017 las bajas registradas de terrenos están motivadas por la evolución favorable a Aena en diversos contenciosos expropiatorios, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ver Nota 21). También se han dado de baja por sustitución antiguos activos en la realización de los trabajos de recrecido de las pistas de los aeropuertos de Barcelona El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Gran Canaria, y la plataforma del aeropuerto de Palma de Mallorca; diversas instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, por ser objeto de renovación; y, por sentencia favorable, la parte provisionada en el contencioso relacionado con la construcción del edificio terminal T3 del aeropuerto de Alicante.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2017 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 10.781 miles de euros (el resultado negativo de 10.092 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 16 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado inmaterial y 706 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 61.367 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.685 miles de euros.

Durante el ejercicio 2016 las bajas registradas de terrenos fueron motivadas por sentencias favorables en diversos contenciosos expropiatorios, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ver Nota 21). También se dieron de baja por demolición las antiguas salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-

Barajas, el edificio de salidas del aeropuerto de Reus y de parte del edificio terminal de A Coruña por renovación; asimismo los recrecidos superficiales de las pistas de los aeropuertos de Badajoz, Ibiza y Gran Canaria; instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas relativas a mostradores de facturación, por ser objeto de renovación; y equipos informáticos por su sustitución.

Adicionalmente, dentro de las bajas del ejercicio 2016, se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras. En estos casos, las bajas han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 808.309 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.743 miles de euros.

En el ejercicio 2016 se produjeron ganancias de 556 miles de euros por recompra de activos por parte de los proveedores de equipos informáticos, 91 mil euros por venta de activos y 96 mil euros por afloramientos.

c) Deterioro de valor de inmovilizado material

Durante 2017 y 2016, la Sociedad no ha detectado indicios de deterioro del inmovilizado. No obstante, al cierre del ejercicio 2017 y 2016 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 deterioros en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2017 y 2016, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Tasa crecimiento	1,50%	1,50%
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98%	6,98%
Tasa de descuento después de impuestos	5,23%	5,23%

En 2017 y 2016 la dirección no ha reconocido deterioro de activos.

d) Subvenciones recibidas (Nota 19.d)

A 31 de diciembre de 2017, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 414.060 miles de euros netos de impuestos (2016: 436.985 miles de euros) (ver Nota 19e). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.508 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2016: 2.517 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. tiene reconocido un saldo deudor por este concepto de 15.913 miles de euros (2016: 13.860 miles de euros) (ver Nota 22).

e) 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 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

f) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros (*)	
	2017	2016
Construcciones	897.330	868.501
Instalaciones técnicas y maquinaria	379.019	352.646
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.040.197	954.725
Otro inmovilizado	12.654	11.338
<b>Total</b>	<b>2.329.200</b>	<b>2.187.210</b>

(\*) Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).

g) Compromisos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2017 ascienden a 563,0 millones de euros aproximadamente (2016: 379,5 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

h) 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 2017 y 2016 se considera que no existe déficit de cobertura.

i) 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.

j) 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, San Javier 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):

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
- Activos no corrientes	245.464	253.417
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-
<b>Activos netos</b>	<b>245.464</b>	<b>253.417</b>
- Ingresos	27.924	25.145
- Gastos	( 43.489)	( 43.720)
<b>Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos</b>	<b>( 15.565)</b>	<b>( 18.575)</b>

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 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

k) Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la Nota 4b), la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

**8. Inversiones Inmobiliarias:**

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	<b>2017</b>		
	<b>Miles de euros</b>		
	<b>Terrenos inmobiliarios y construcciones</b>	<b>Otras instalaciones</b>	<b>Total</b>
<b>Coste:</b>			
Saldo inicial	165.662	3.391	169.053
Altas	831	-	831
Bajas	(9)	-	(9)
Trasposos (Notas 6 y 7) (*)	5.074	-	5.074
Saldo final	<b>171.558</b>	<b>3.391</b>	<b>174.949</b>
<b>Amortización:</b>			
Saldo inicial	(23.984)	(3.136)	(27.120)
Dotación	(4.272)	(39)	(4.311)
Trasposos (Notas 6 y 7)	(2.167)	-	(2.167)
Saldo final	<b>(30.423)</b>	<b>(3.175)</b>	<b>(33.598)</b>
<b>Deterioro:</b>			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
<b>Neto:</b>	<b>134.892</b>	<b>216</b>	<b>135.108</b>

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

	<b>2016</b>		
	<b>Miles de euros</b>		
	<b>Terrenos inmobiliarios y construcciones</b>	<b>Otras instalaciones</b>	<b>Total</b>
<b>Coste:</b>			
Saldo inicial	209.315	3.648	212.963
Altas	1.346	-	1.346
Bajas	(14)	-	(14)
Trasposos (Notas 6 y 7) (*)	(44.985)	(257)	(45.242)
Saldo final	<b>165.662</b>	<b>3.391</b>	<b>169.053</b>
<b>Amortización:</b>			
Saldo inicial	(38.260)	(3.195)	(41.455)
Dotación	(4.681)	(50)	(4.731)
Trasposos (Notas 6 y 7)	18.957	109	19.066
Saldo final	<b>(23.984)</b>	<b>(3.136)</b>	<b>(27.120)</b>
<b>Deterioro:</b>			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
<b>Neto:</b>	<b>135.435</b>	<b>255</b>	<b>135.690</b>

(\*) Los trasposos 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 2017

(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 ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 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 2017 y 2016 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

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

En 2016 las inversiones realizadas ascendieron a 1.346 miles de euros, y correspondieron a obras de acondicionamiento y mejoras, destacando la impermeabilización del edificio Aena III sito en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

A 31 de diciembre del ejercicio 2016 se traspasaron desde el inmovilizado material a inversión inmobiliaria aquellas propiedades que se encontraban arrendadas a terceros o contaban con un plan para ser arrendadas, habiéndose iniciado el desarrollo para su comercialización, por un valor neto contable total de 8.772 miles de euros, y con un valor razonable de 13.552 miles de euros. En sentido contrario, se traspasaron a inmovilizado material, desde inversiones inmobiliarias, aquellos inmuebles que no cumplían los requisitos anteriores, así como aquellos inmuebles que estaban siendo utilizados, en una parte no insignificante, para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos, por un valor neto contable total de 34.948 miles de euros, y un valor razonable de 120.388 miles de euros. El importe neto contable resultante de ambos movimientos, -26.176 miles de euros, es el que figura en el movimiento de inversiones inmobiliarias de esta nota (traspaso de coste por -45.242 miles de euros más traspaso de amortización por 19.066 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2017	2016
Construcciones inmobiliarias	11.931	12.279
Instalaciones inmobiliarias	2.945	2.945
<b>Total</b>	<b>14.876</b>	<b>15.224</b>

(\*) 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	
	2017	2016
Terrenos	329.432	325.236
Construcciones	499.649	393.842
<b>Total</b>	<b>829.081</b>	<b>719.078</b>

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del portafolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 2017 con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2016.

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

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

Las hipótesis de valoración empleadas han sido:

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

Como resultado de esta evaluación se ha efectuado el test de deterioro de cada uno de los activos que componen el porfolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la dirección de Aena considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2016.

En 2016, la Sociedad encargó a una empresa de tasación independiente (Jones Lang Lassalle) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 2016 con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. La valoración de los activos se realizó 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

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 obtuvo mediante la capitalización de los ingresos netos estimados procedentes del inmueble, en función del periodo de arrendamiento y reversión. Esto comporta la capitalización de los ingresos actuales a lo largo del periodo, junto con la valoración de cada una de las rentas subsiguientes probables tras las actualizaciones de las rentas o tras la formalización de nuevos alquileres de cada uno de los periodos previstos, siempre a partir del valor actual. La rentabilidad o rentabilidades aplicadas a las distintas categorías de ingresos reflejan todas las previsiones y riesgos asociados al flujo de tesorería y a la inversión, y se situaron en una horquilla en torno al 5,50 %-9,50 %, correspondiendo la parte baja de la horquilla a los emplazamientos *Prime*.

El precio de venta por metro cuadrado, determinado a partir del análisis de las inversiones y de la información disponible sobre los precios globales por metro cuadrado vigentes en la actualidad en el mercado, se tuvo en cuenta, introduciendo los ajustes oportunos, a la hora de elaborar la valoración.

Como tasa de crecimiento a aplicar sobre las rentas futuras, se utilizó, para el cálculo del valor razonable, una tasa media del 1,90 % (equivalente a unos crecimientos anuales de 1,60 % el primer año; 1,50 % el segundo año; 1,50 % el tercero y 2,0 % el cuarto y siguientes).

## 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	3.750	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/12/2018	942	Renta sin revisión

(\*) Este contrato, que inicialmente vencía en 2018, ha sido objeto de renovación durante 2017, ampliándose el período de arrendamiento hasta 2024.

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

	Miles de euros	
	2017	2016
Menos de un año	4.949	4.391
Entre uno y cinco años	18.767	4.834
Más de cinco años	330	-
<b>Total</b>	<b>24.046</b>	<b>9.225</b>

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.

AENA S.M.E., S.A.  
 Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes para los plazos señalados:

	<b>Miles de euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Menos de un año	616.687	588.063
Entre uno y cinco años	1.405.955	1.727.573
Más de cinco años	14.884	114.283
	<b>2.037.526</b>	<b>2.429.919</b>

Arrendamientos financieros

La Sociedad presenta en su inmovilizado material una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas que se encuentra bajo contrato de arrendamiento financiero en el que la Sociedad es el arrendatario. El importe por el que se reconoció inicialmente el activo ascendió a 17.829 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	<b>Miles de euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.829	17.829
Amortización acumulada	(5.943)	(4.457)
<b>Importe neto en libros</b>	<b>11.886</b>	<b>13.372</b>

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 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):

	<b>Miles de euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Menos de un año	1.582	1.544
Entre uno y cinco años	6.734	6.570
Más de cinco años	5.506	7.252
	<b>13.822</b>	<b>15.366</b>

## 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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	71.506	58.697	71.506	58.697
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	-	-	2.830	2.599	2.830	2.599
Activos disponibles para la venta:								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-	-	-	180	180
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>74.336</b>	<b>61.296</b>	<b>74.516</b>	<b>61.476</b>
Activos financieros a corto plazo								
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	1.418	1.412	1.418	1.412
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	2.985	1.537	290.586	266.390	293.571	267.927
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.985</b>	<b>1.537</b>	<b>292.004</b>	<b>267.802</b>	<b>294.989</b>	<b>269.339</b>

(\*) 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 2017

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

	Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas		Fianzas y derivados		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Débitos con empresas grupo (*)	12.650	14.311	6.104.218	7.487.181	102.483	89.203	6.219.351	7.590.695
Débitos con entidades de crédito (**)	-	-	649.888	-	-	-	649.888	-
Derivados de cobertura	-	-	-	-	45.645	90.031	45.645	90.031
<b>Total</b>	<b>12.650</b>	<b>14.311</b>	<b>6.754.106</b>	<b>7.487.181</b>	<b>148.128</b>	<b>179.234</b>	<b>6.914.884</b>	<b>7.680.726</b>

(\*) Incluyendo en el epígrafe "Deudas con grupo" el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 4.866 miles de euros (2016: 6.761 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 112 miles de euros.

	Pasivos financieros a corto plazo					
	Deudas con empresas grupo y asociadas		Otros		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Préstamo con Sociedad dominante última	665.199	777.629	-	-	665.199	777.629
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	18.812	33.812	-	-	18.812	33.812
Deudas por efecto impositivo	1.078	-	-	-	1.078	-
Proveedor inmovilizado (Nota 15)	28	2.787	-	-	28	2.787
Derivados de cobertura	-	176	37.010	39.475	37.010	39.651
<b>Subtotal</b>	<b>685.117</b>	<b>814.404</b>	<b>37.010</b>	<b>39.475</b>	<b>722.127</b>	<b>853.879</b>
Comisiones a criterio coste amortizado	(471)	(1.039)	-	-	(471)	(1.039)
<b>Subtotal</b>	<b>684.646</b>	<b>813.365</b>	<b>37.010</b>	<b>39.475</b>	<b>721.656</b>	<b>852.840</b>
Partidas a pagar (*)	-	-	255.908	250.037	255.908	250.037
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.582	1.544	1.582	1.544
Intereses devengados con ent. crédito pendientes de pago	-	-	1.848	-	1.848	-
Otros pasivos financieros (**)	-	-	232.763	88.599	232.763	88.599
<b>Total</b>	<b>684.646</b>	<b>813.365</b>	<b>529.111</b>	<b>379.655</b>	<b>1.213.757</b>	<b>1.193.020</b>

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

(\*\*) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 205.088 miles de euros (2016: 61.641 miles de euros), así como fianzas recibidas. Crece en 2017 debido al aumento de las inversiones realizadas (ver Notas 6 y 7).

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2017, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

<b>Activos financieros</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023 y siguientes</b>	<b>Total</b>
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.418	11.220	34.280	4.925	11.766	9.315	<b>72.924</b>
Otras cuentas a cobrar	290.586	-	-	-	-	-	<b>290.586</b>
Créditos con ENAIRE (*)	1.700	-	-	-	-	-	<b>1.700</b>
Créditos efecto impositivo con ADI (*)	1.090	-	-	-	-	-	<b>1.090</b>
Otros créditos a empresas	195	-	-	-	-	-	<b>195</b>
Otros instrumentos financieros	-	-	-	-	22	2.808	<b>2.830</b>
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	<b>180</b>
<b>Total</b>	<b>294.989</b>	<b>11.220</b>	<b>34.280</b>	<b>4.925</b>	<b>11.788</b>	<b>12.303</b>	<b>369.505</b>

(\*) Incluidas en el epígrafe "Créditos a empresas" de "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" por un total de 2.790 miles de euros.

<b>Pasivos financieros</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023 y siguientes</b>	<b>Total</b>
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	665.199	666.959	666.834	579.564	569.051	3.626.676	<b>6.774.283</b>
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	18.812	-	-	-	-	-	<b>18.812</b>
Proveedor inmovilizado empresas asociadas (Nota 12)	28	-	-	-	-	-	<b>28</b>
Deudas por efecto impositivo ADI (Nota 12)	1.078	-	-	-	-	-	<b>1.078</b>
<b>Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas</b>	<b>685.117</b>	<b>666.959</b>	<b>666.834</b>	<b>579.564</b>	<b>569.051</b>	<b>3.626.676</b>	<b>6.794.201</b>
Deudas con entidades de crédito(*) (Nota 15)	1.848	-	-	-	650.000	-	<b>651.848</b>
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	37.010	28.267	16.999	9.008	3.652	(12.281)	<b>82.655</b>
Acreedores arrendamiento financiero	1.582	1.622	1.662	1.704	1.746	5.506	<b>13.822</b>
Otras deudas a largo plazo	121	82	82	82	82	82	<b>531</b>
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	461.015	-	-	-	-	-	<b>461.015</b>
Fianzas recibidas	27.535	10.921	35.119	6.717	21.135	28.591	<b>130.018</b>
<b>Total</b>	<b>1.214.228</b>	<b>707.851</b>	<b>720.696</b>	<b>597.075</b>	<b>1.245.666</b>	<b>3.648.574</b>	<b>8.134.090</b>

(\*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 5.449 miles de euros, de los cuales 5.337 pertenecen al Préstamo con ENAIRE y 112 al préstamo con entidades de crédito (2016:7.800 miles de euros) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2017 y 2016 se muestran en la Nota 23.f.

**11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones**

Instrumentos de patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2017 y 2016, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2017 y 2016, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	2017		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

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

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	2016		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) ("ADI")	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") (1)	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") (1)	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") (1)	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") (1)	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") (1)	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 la red PwC

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2017 y 2016 son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2017						Valor en libros (*)
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio Explotación	Resto de Neto patrimonio	Total patrimonio	Miles de euros (**)	
<b>Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1)</b> Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100 %	161.182	45.140	39.075	271.565	310.639	165.032
<b>Total</b>							<b>165.032</b>

(\*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2017.

(1) Sociedad auditada por KPMG Auditores, S.L

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2016						Valor en libros (*)
	Miles de euros (**)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio		Resto de	Total	
		Explotación	Neto	patrimonio	patrimonio		
<b>Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1).</b> Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias	100 %	161.182	28.708	18.102	92.281	271.565	165.032
<b>Total</b>							<b>165.032</b>

(\*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2016.

(1) Sociedad auditada por la red PwC

En los ejercicios 2017 y 2016 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (“ADI”) no ha repartido dividendos.

Por otro lado, la Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, “LLAH III”) y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante “ADI”). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2017 y 2016 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2017				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(17.955)	26.795	9.826

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2016				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	396	54.995	56.377

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2017 y 2016.

(1) Sociedad auditada por la red PwC.

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 Aerofí S.a.r.l. (Aerofí) el otro accionista de la misma con una participación del 60 %.

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 Aerofli suscribieron un acuerdo por el que Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofli 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 Aerofli, los costes financieros del 51 % de la deuda suscrita por Aerofli 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 Aerofli en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas (correspondientes a 61,9 millones de euros en 2014 y 65,5 millones de euros en 2015). Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8 % de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023. La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. suscrita al 100 % por la matriz Aena. En el ejercicio 2017 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 4.409.415 euros (en 2016 el importe fue de 4.720.313 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 realizar las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40 % que ostentaba en LLAHL 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.

Los principales importes de las participadas de LLAHL III mencionadas anteriormente, en lo relativo a 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 estas empresas al cierre del ejercicio 2017 y 2016 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2017			
		Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	(14.515)	(110.888)	(26.803)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	(6.940)	(117.699)	68.372
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	35.420	22.425	63.119
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	32.349	2.424	40.047

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2017

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2017

(1) Sociedad auditada por la red KPMG

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2016			
		Capital y prima	Resultado del	Resto	Total de

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

		emisión acciones	ejercicio	patrimonio	patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	2.197	(89.750)	11.047
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	9.800	(96.564)	106.247
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	34.805	2.811	42.890
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	36.835	1.999	44.108

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2016

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

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 2017 y 2016 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	31 de diciembre de 2017		Total de patrimonio
			Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)		COP	COP	COP	COP
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia (*)	37,89 %	3.698.728	30.606.372	11.822.892	46.127.992
Explotación Aeropuerto de Cartagena					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		MXN	MXN	MXN	MXN
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	1.903.400	824.837	960.930	3.689.167
Aerocali, S.A.					
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00 %	COP	COP	COP	COP
Explotación Aeropuerto de Cali (*)		3.800.000	17.090.442	14.899.288	35.789.730

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	31 de diciembre de 2016		Total de Patrimonio
			Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)		COP	COP	COP	COP
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia (*)	37,89 %	3.698.728	26.668.324	7.156.123	37.523.175
Explotación Aeropuerto de Cartagena					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		MXN	MXN	MXN	MXN
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	2.243.400	576.543	925.546	3.745.489
Aerocali, S.A.					
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00 %	COP	COP	COP	COP
Explotación Aeropuerto de Cali (*)		3.800.000	24.638.643	21.503.771	49.942.414

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016

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.

## AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2017

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Dada la evolución de estas Sociedades los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2017 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 29 de diciembre de 2017 fue de 202,00 pesos mexicanos (MXN) (2016: 170,48 pesos mexicanos (MXN)).

En Asamblea General de Accionistas de AMP del 9 de mayo de 2017, se resolvió que con cargo al saldo de la cuenta de Capital de Aportación, se procediese a la reducción de capital social de la sociedad en su parte variable por la cantidad de 340 millones de pesos mexicanos. El efecto de esta reducción en las cuentas de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. supuso una reducción del valor de su participación en AMP de 113,33 millones de pesos mexicanos, equivalente a 5,0 millones de euros.

En Asamblea General de Accionistas de AMP del 28 de abril de 2016, se resolvió que con cargo al saldo de la cuenta de Capital de Aportación, se procediese a la reducción de capital social de la sociedad en su parte variable por la cantidad de 135 millones de pesos mexicanos. El efecto de esta reducción en las cuentas de la participada Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. supuso una reducción del valor de su participación en AMP de 45 millones de pesos mexicanos, equivalente a 2,3 millones de euros.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3) Otras participaciones

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

Denominación / Domicilio / Actividad	2017 Miles de euros (*)						Total libros a 31 de diciembre de 2017
	% Partic.	Capital	Beneficio		Resto de patrimonio	Total patrimonio	
			Explotación	Neto			
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25- 27 Barcelona (*)	11,76 %	1.533	1	1	337	1.871	180
<b>Total</b>							<b>180</b>

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2017

Denominación / Domicilio / Actividad	2016 Miles de euros (*)						Total libros a 31 de diciembre de 2016
	% Partic.	Capital	Beneficio		Resto de patrimonio	Total patrimonio	
			Explotación	Neto			
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25- 27 Barcelona (*)	11,76 %	1.533	20	4	333	1.870	180
<b>Total</b>							<b>180</b>

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(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 2017 y 2016 es el siguiente:

### Ejercicio 2017:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Acreedores (Nota 16)
<b>Entidad dominante:</b>								
ENAIRE	35	1.700	-	(6.104.218)	(683.540)	-	-	(25.498)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas:</b>								
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	35	-	1.090	-	-	(1.078)	(28)	(715)
<b>Operaciones con vinculadas:</b>								
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	(833)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	(1.163)	(468)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	(3.871)	(2.754)
	<b>70</b>	<b>1.700</b>	<b>1.090</b>	<b>(6.104.218)</b>	<b>(683.540)</b>	<b>(1.078)</b>	<b>(5.062)</b>	<b>(30.268)</b>

### Ejercicio 2016:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Acreedores (Nota 16)
<b>Entidad dominante:</b>							
ENAIRE	32	-	-	(7.487.181)	(810.578)	-	(26.599)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas:</b>							
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	49	-	1.319	-	-	(154)	(557)
<b>Operaciones con vinculadas:</b>							
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	(1.842)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	(346)	(764)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(6)	-	-	-	-	(2.287)	(3.748)
	<b>75</b>	<b>-</b>	<b>1.319</b>	<b>(7.487.181)</b>	<b>(810.578)</b>	<b>(2.787)</b>	<b>(33.510)</b>

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2017 es el siguiente (en miles de euros):

	<b>ENAIRES (Ente Público)</b>	<b>Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.</b>	<b>INECO</b>	<b>AEMET</b>	<b>ISDEFE</b>	<b>London Luton Airport Operations Limited</b>
Ingresos por prestación de servicios	(305)	(53)	-	-	(5)	-
Servicios recibidos	1.073	-	10.669	-	3.191	-
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	138.930	1.745	2.228	10.000	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	407	5.729	-	2.936	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	(867)	-	-	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	183	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	64.197	-	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2016 es el siguiente (en miles de euros):

	<b>ENAIRES (Ente Público)</b>	<b>Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.</b>	<b>INECO</b>	<b>AEMET</b>	<b>ISDEFE</b>	<b>London Luton Airport Operations Limited</b>
Ingresos por prestación de servicios	(99)	(56)	56	-	(5)	(13)
Servicios recibidos	1.093	1.822	8.696	-	2.462	-
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	145.441	-	3.691	10.000	-	-
Adquisiciones de repuestos (Nota 17)	25	-	-	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	333	6.068	-	2.278	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(4)	-	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	1.547	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	95.325	-	-	-	-	-

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la entidad pública empresarial “ENAIRES” y AENA S.M.E., S.A. para el 2017 y 2016:

Ejercicio 2017:

- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance).

Ejercicio 2016:

- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance).

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRES y Aena”, que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRES 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 ENAIRES 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 ENAIRES. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2017 han ascendido a 7,1 miles de euros registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRES ha ascendido a 1,8 miles de euros.

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, habiéndose establecido el precio de la primera anualidad en 104.124 euros. En años sucesivos el precio se revisará en función del volumen de los servicios prestados.

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.

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 euros desde entonces, lo que equivale a un pago total que asciende a 10 millones de euros al año.

Dado que la prestación de este servicio es esencial para el desarrollo de la operativa, se considera necesario dar continuidad al mismo garantizando el cumplimiento de los actuales requisitos de calidad, seguridad y eficiencia y manteniendo a su vez las mismas condiciones económicas (10.000 miles de euros anuales), por lo que la correspondiente prórroga del contrato para 2018 está ya en tramitación a la fecha de formulación de estas cuentas anuales.

### 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 2017 y 2016 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2017	2016
Clientes por prestación de servicios	303.123	288.689
Clientes de dudoso cobro	94.090	93.013
Menos: provisión por deterioro	(114.491)	(123.133)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	70	75
Deudores varios (*)	7.423	7.425
Personal	371	321
Activos por impuesto corriente (Nota 22)	34	110.456
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	24.551	21.859
	<b>315.171</b>	<b>398.705</b>

*(\*) 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.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe “Clientes por prestación de servicios” pertenecen a las siguientes empresas:

	Miles de euros	
	2017	2016
World Duty Free	87.505	76.274
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	23.886	23.774
Áreas, S.A	17.725	15.900
Cemusa Corporación Europea.	16.796	17.297
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	15.727	15.160
Air Nostrum	10.347	10.259
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	8.025	7.659
Pansfood S.A	5.330	4.819
Select Service Partner, S.A.	4.893	4.290
Sinapsis Trading	4.546	2.894
CLH Aviación	3.917	4.490
Lagardere Travel Retail S.A.	3.488	4.574
Otros	100.938	101.299
	<b>303.123</b>	<b>288.689</b>

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2017 y 2016 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Saldo inicial	123.133	121.636
Variación provisión deterioro	(8.642)	1.497
	<b>114.491</b>	<b>123.133</b>

Adicionalmente a la variación positiva de 8.642 miles de euros (2016: 1.497 miles de euros negativos) en la provisión de deterioro por operaciones, durante el ejercicio 2017 se han registrado, en el epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones” de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 2.570 miles de euros (2016: 6.348 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 6.072 miles de euros positivos que figuran en dicho epígrafe (2016: - 7.845 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2017 y de 2016 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 2017 y 2016 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Créditos a empresas	195	218
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.418	1.412
	<b>1.613</b>	<b>1.630</b>

## 15. Deudas financieras

### a) Deudas con empresas del grupo y asociadas

El epígrafe "Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" registra un importe de 6.104.218 miles de euros al cierre de 2017 (2016: 7.487.181 miles de euros). Así mismo, el epígrafe "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" registra al cierre de 2017 un importe total de 684.646 miles de euros (2016: 813.365 miles de euros), de los cuales 665.199 miles de euros (2016: 777.629 miles de euros) se refieren a préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. Dicho epígrafe también incluye 18.812 miles de euros (2016: 33.812 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad dominante última; 1.078 miles de euros por deudas por efecto impositivo con Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., derivadas de la tributación en régimen de consolidación fiscal (ver Nota 4n) (2016: 0 miles de euros); 0 miles de euros por la imputación del derivado a corto plazo con ENAIRE (2016: 176 miles de euros); el saldo a corto plazo de proveedores de inmovilizado de empresas del grupo y asociadas por importe de 28 miles de euros (2016: 2.787 miles de euros), y -471 miles de euros por las comisiones a criterio de coste amortizado (2016: -1.039)(ver Nota 10).

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 88 % a tipos de interés fijos/fijos revisables (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2016: 78 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2017 ha sido del 1,45 % (2016: 1,36 %) (Nota 5).

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 3, 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.A se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

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

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a AENA S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial "ENAIRE" bajo los distintos contratos de financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que fueran necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal,

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 los estados financieros consolidados del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

**Deuda Financiera:** significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d) los avales financieros asumidos por Aena que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y
- e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

A efectos aclaratorios, se hace constar que se computará como Deuda Financiera, el endeudamiento que resulte en cada momento del contrato de reconocimiento de deuda que fue suscrito en fecha 1 de julio de 2011 (según sea novado en cada momento) entre Aena y ENAIRES.

**Deuda Financiera Neta:** significa la Deuda Financiera menos (i) los saldos de tesorería y efectivo, (ii) otros activos financieros corrientes, entendidos como tales las inversiones financieras temporales líquidas (excluyendo los activos financieros disponibles para su venta), por su valor de liquidación, y (iii) autocartera de libre disposición valorada de acuerdo con el precio de cierre del último día hábil de cotización referido al periodo de cálculo, siempre y cuando ésta no estuviera ya contabilizada en el apartado (ii) anterior.

**Deuda Subordinada:** significa aquel endeudamiento subordinado a las obligaciones presentes y futuras de Aena bajo el presente Contrato y que, además: (a) no establezca obligaciones de amortización de la misma (salvo aumentos de capital para compensar deudas) hasta después de la fecha de vencimiento final; (b) sus acreedores no estén facultados para solicitar el vencimiento anticipado de la misma hasta que las obligaciones de los Prestatarios bajo el presente Contrato no hayan sido satisfechas en su integridad; (c) no se encuentre garantizada por ningún tipo de garantía real o personal, salvo que dicha

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

garantía esté igualmente subordinada; y (d) la subordinación y demás características descritas en esta definición se otorguen a favor del Prestamista.

**EBITDA:** significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA consolidado de Aena. A todos los efectos se excluirán del cómputo del EBITDA el resultado de explotación correspondiente a aquellas filiales que, pese a consolidar en el balance consolidado de Aena, hayan obtenido financiación sin recurso a Aena, siempre que dicha financiación se haya excluido del cómputo de la Deuda Financiera a efectos del cálculo de los ratios.

**Gastos Financieros:** significa los gastos asociados a la Deuda Financiera, esto es, los gastos financieros contabilizados como tales, correspondientes a los doce (12) meses anteriores a la fecha de cálculo que corresponda, incluyendo (i) las diferencias de cambio relativas a intereses de la Deuda Financiera si éstas no estuvieran ya contabilizadas en dicha partida y (ii) las variaciones de valor razonable en los documentos de cobertura que se suscriban, en su caso, en relación con esta financiación.

**Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA,** significa el ratio resultante del cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

**Ratio EBITDA / Gastos Financieros,** significa el ratio resultante del cociente del EBITDA entre los Gastos Financieros para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio	2016	2017	2018	2019	2020 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	8,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni la entidad pública empresarial “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.
- 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

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 ENAIRES.
- e) La constitución por parte de ENAIRES y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRES (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 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.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2017, es el siguiente (en miles de euros):

<b>Entidades Financieras</b>	<b>Importe</b>
BEI	4.020.247
ICO	1.963.350
DEPFA	175.000
FMS	733.333
<b>TOTAL Co-acreditada</b>	<b>6.891.930</b>

De los 6.891.930 miles de euros anteriores, Aena S.M.E., S.A adeuda a la entidad publica “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2017 asciende a un importe de 6.774.283 miles de euros, el 98 % del total deuda acreditada (ver Nota 10).

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 2017 y 31 de diciembre de 2016 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.

Como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 31 de diciembre de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 862,0 millones de euros, no esperándose impactos significativos derivados de esta situación.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2018. Estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros, fueron provisionados a 31 de diciembre de 2016 y pagados el 22 de marzo de 2017. A 31 de diciembre de 2017 se ha registrado un ingreso en concepto de recuperación de parte de este gasto por importe de 0,9 millones de euros.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2017, es el siguiente:

<b>Cuotas con Vencimiento</b>	<b>Miles de euros 2017</b>
2018	665.199
2019	666.959
2020	666.834
2021	579.564
2022	569.051
Siguientes	3.626.676
<b>Total</b>	<b>6.774.283</b>

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 2017 y 2016 se muestra a continuación:

	<b>Miles de Euros</b>		
	<b>2017</b>		
	<b>Largo Plazo</b>	<b>Corto Plazo</b>	<b>Total</b>
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	6.109.084	665.199	6.774.283
Deudas con emp. grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12)	(4.866)	(471)	(5.337)
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)	-	18.812	18.812
Deudas por efecto impositivo (Nota 12)	-	1.078	1.078
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota12)	-	28	28
<b>Total</b>	<b>6.104.218</b>	<b>684.646</b>	<b>6.788.864</b>

	<b>Miles de Euros</b>		
	<b>2016</b>		
	<b>Largo Plazo</b>	<b>Corto Plazo</b>	<b>Total</b>
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	7.493.942	777.629	8.271.571
Deudas con emp. grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12)	(6.761)	(1.039)	(7.800)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	-	176	176
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)	-	33.812	33.812
Otras (Nota 12)	-	-	-
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota12)	-	2.787	2.787
<b>Total</b>	<b>7.487.181</b>	<b>813.365</b>	<b>8.300.546</b>

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2017, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 1.497.288 miles de euros, de los cuales 797,2 millones de euros corresponden a la amortización anticipada de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, según se ha explicado con anterioridad. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

	Flujos de efectivo							31 de diciembre de 2017
	31 de diciembre de 2016	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	Variaciones valor razonable	
<b>No corriente</b>								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.493.942	-	-	-	(1.384.858)	-	-	6.109.084
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	-	-	-	467	1.428	-	(4.866)
<b>Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>7.487.181</b>	-	-	-	<b>(1.384.391)</b>	<b>1.428</b>	-	<b>6.104.218</b>
<b>Corriente</b>								
Préstamo con ENAIRE	777.629	-	(1.497.288)	-	1.384.858	-	-	665.199
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.039)	-	-	-	(467)	1.035	-	(471)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	(76.735)	-	61.735	-	18.812
<b>Subtotal Préstamos con partes relacionadas</b>	<b>810.402</b>	-	<b>(1.497.288)</b>	<b>(76.735)</b>	<b>1.384.391</b>	<b>62.770</b>	-	<b>683.540</b>
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	-	-	-	-	-	(176)	-
<b>Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>810.578</b>	-	<b>(1.497.288)</b>	<b>(76.735)</b>	<b>1.384.391</b>	<b>62.770</b>	<b>(176)</b>	<b>683.540</b>
<b>Total</b>	<b>8.297.759</b>	-	<b>(1.497.288)</b>	<b>(76.735)</b>	-	<b>64.198</b>	<b>(176)</b>	<b>6.787.758</b>

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2016, correspondieron a amortización de principal por importe de 1.172.339 miles de euros, y, en sentido inverso, 7.359 miles de euros por aumento de los intereses por pagar y 2.730 miles de euros por efecto del coste amortizado.

Así mismo, como resultado de un proceso de revisión de préstamos a tipo variable, en octubre de 2016 se cancelaron anticipadamente préstamos por importe de 15.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 15 de marzo de 2017; por importe de 28.470 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 30 de septiembre de 2017, y por importe de 71.175 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 15 de diciembre de 2019.

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	
	2017	2016	2017	2016
Deuda con ENAIRE	6.104.218	7.487.171	6.105.413	7.372.180
<b>Total (Nota 12)</b>	<b>6.104.218</b>	<b>7.487.171</b>	<b>6.105.413</b>	<b>7.372.180</b>

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva *swap* Euribor 12M) más un *spread* igual al CDS de Aena (62 bps) (2016: la curva cupón 0 más un *spread* del 0,99 %).

Según se informa en la Nota 5, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos a tipo revisable susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 478.632 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que han pasado a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,78 % anual (previamente 1,14 % anual).

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Para dichos préstamos a tipo revisable, en 2016 el importe total revisado por la Sociedad ascendió a 781.304 miles de euros correspondientes a préstamos del Banco Europeo de Inversiones que se fijaron a régimen fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,765 % a un tipo medio de 0,82 %. También se revisaron 290 millones de euros correspondientes a préstamos del Instituto de Crédito Oficial a tipo variable con *spread* del 0,98 % consiguiéndose una reducción de dicho *spread* a 0,75 %, modificándose también el calendario de pagos.

La modificación de las condiciones anteriormente descritas no han supuesto una modificación sustancial de la deuda, por lo que las comisiones pagadas han supuesto un ajuste sobre los tipos de interés efectivo.

*b) Deudas con entidades de crédito*

Según se ha explicado con anterioridad, en junio de 2017 se ha suscrito deuda con diversas entidades por importe de 600.000 miles de euros con un vencimiento de 5 años. El régimen de tipo de interés de esta deuda es de tipo fijo próximo al 0,69 % anual. El detalle es el siguiente:

<b>Entidades financieras</b>	<b>Importe</b>
BBVA	250.000
UNICAJA	150.000
ING	50.000
KUTXABANK	50.000
POPULAR	50.000
BANKINTER	25.000
SABADELL	25.000
<b>TOTAL</b>	<b>600.000</b>

En este préstamo se incurrió en una comisión de apertura de 125 miles de euros, de los cuales permanecen 112 miles de euros sin amortizar a 31 de diciembre de 2017.

En el mes de Octubre de 2017 se suscribió una deuda adicional de 50.000 miles de euros con BNP, también con vencimiento a cinco años y un tipo fijo del 0,70 % anual.

De este modo, el saldo del epígrafe “Deudas con entidades de crédito a largo plazo” ascendía a 649.888 miles de euros a 31 de diciembre de 2017.

El saldo del epígrafe “Deudas con Entidades de crédito a corto plazo” a 31 de diciembre de 2017 ascendía a 1.848 miles de euros, provenientes de intereses devengados pendientes de pago.

A 31 de diciembre de 2016 el saldo de deuda de Aena con entidades de crédito era cero.

Con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, por las que se pagaron 1.575 miles de euros por comisiones financieras de apertura. A cierre de 2017 dicho importe está totalmente amortizado. En 2016, el importe todavía no amortizado de dicha cantidad, 459 miles de euros, figuraba en el epígrafe “Periodificaciones a corto plazo” del activo del balance (ver nota 20).

A 31 de diciembre de 2016 todos los importes se encontraban sin disponer. Entre marzo y julio de 2017 se renovaron pólizas de crédito por valor de 850 millones de euros y se firmaron nuevas por valor de 150 millones de euros. A 31 de diciembre de 2017 el total de 1.000 millones de euros se encuentra sin disponer.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El tipo de interés es variable, con un *spread* de 0,50 %. La vigencia, condiciones, e importe contratado por entidad bancaria se indican a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)	EURIBOR	VENCIMIENTO
POPULAR	100.000	1M	Mayo 2019
BANKINTER	100.000	1M	Marzo 2019
KUTXA BANK	50.000	1M	Marzo 2019
SABADELL	100.000	1M	Marzo 2019
UNICAJA	100.000	1M	Marzo 2019
IBERCAJA	50.000	1M	Marzo 2019
SOCIETE GENERAL	100.000	1M	Julio 2019
SANTANDER	100.000	1M	Marzo 2019
CAIXA	200.000	1M	Marzo 2019
BBVA	100.000	1M	Julio 2018
<b>1.000.000</b>			

*c) Coberturas de flujos de efectivo*

- Derivados de ENAIRE transferidos a Aena S.M.E., S.A.

La entidad matriz tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés los cuales son transferidos a AENA S.M.E., S.A. para cubrir la deuda entre ambas Sociedades. A 31 de diciembre de 2017 no hay noción pendiente de derivados con ENAIRE.

A 31 de diciembre de 2016, el detalle era el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,98 %)	66.500	13/12/2012	13/12/2017	Semestral

De la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado ascendía a 66.500 miles de euros, se ha transferido a Aena, hasta el momento de su vencimiento el 13 de diciembre de 2017, el 66,67 %. El importe del principal noción de dicho contrato a 31 de diciembre 2016 ascendía a 14.778 miles de euros.

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 183 miles de euros en concepto de gasto financiero por liquidación de instrumentos de cobertura (ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016: 1.547 miles de euros).

El valor razonable de dicho derivado a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)
-	-
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)
-	176

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 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 2017 ascienden a 3.064.713 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 3.378.707 miles de euros).

El préstamo del ICO de 300 millones de euros fue novado en 2016. El derivado asociado a este préstamo también fue modificado para hacerlo coincidir con el nuevo calendario de pagos, pasando el tipo fijo de ser el 0,2941 % anual al 0,144 % anual.

Durante el ejercicio 2017 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados “espejo” con ENAIRE 183 miles de euros (2016:1.547 miles de euros) y por derivados contratados por Aena 40.347 miles de euros (2016: 42.925 miles de euros), hasta un total de 40.530 miles de euros en concepto de gasto financiero por liquidación de instrumentos de cobertura (2016: 44.472 miles de euros) (Nota 23f).

El valor razonable de estos derivados asciende a 82.655 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 (31 de diciembre de 2016: 129.506 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 2017 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2017 (en miles de euros)
45.645	37.010
Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)
90.031	39.475

A 31 de diciembre de 2017 y 2016, 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:

	<b>Miles de euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>		
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	26.213	33.510
Acreedores varios	149.437	145.955
Personal	30.141	19.289
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	21.194	23.045
Anticipos de clientes	50.117	51.283
<b>Total</b>	<b>277.102</b>	<b>273.082</b>

El incremento en el saldo del epígrafe de Personal se debe al acuerdo alcanzado entre la empresa y las organizaciones sindicales el 25 de Septiembre de 2017 (ver Nota 23.c).

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

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
	<b>Días</b>	<b>Días</b>
Periodo medio de pago a proveedores	51	52
Ratio de las operaciones pagadas	54	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	18	18

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas \* importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago \* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

2. Ratio de las operaciones pagadas =  $\Sigma$  (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 =  $\Sigma$  (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.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	<b>Importe 2017 (miles de euros)</b>	<b>Importe 2016 (miles de euros)</b>
Total pagos realizados	798.711	766.900
Total pagos pendientes	79.454	95.076

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de “Acreedores varios” es mayor debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar.

En el ejercicio 2017 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de “Acreedores comerciales” es mayor que el de “pagos pendientes”, debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar.

## 17. Existencias

El saldo del epígrafe “Existencias” al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 se desglosa en las siguientes partidas:

	<b>Miles de Euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Repuestos	6.591	7.160
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	<b>6.457</b>	<b>7.026</b>

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2017 incluye 0 miles de euros (2016: 25 miles de euros) de repuestos adquiridos a la Sociedad dominante ENAIRE (Nota 12).

## 18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” es como sigue:

	<b>Miles de Euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Caja y bancos	718.115	482.758
	<b>718.115</b>	<b>482.758</b>

A 31 de diciembre de 2017 y 2016, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están 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

## AENA S.M.E., S.A. Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos.

A 31 de diciembre de 2017 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible, a 31 de diciembre de 2017 las participaciones superiores al 10 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
TCI Fund Management Limited <sup>1</sup>	11,32 %

<sup>1</sup> The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,61 % a través de ciertos equity swaps (CFDS)

A 31 de diciembre de 2016 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

Enaire	51,00 %
TCI Fund Management Limited <sup>1</sup>	11,32 %

<sup>1</sup> The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,61% a través de ciertos equity swaps (CFDS)

### b) Reservas

#### Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2017 y 2016, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 70.566 miles de euros (2016: 42.406 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015 (Nota 19.c).

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. A 31 de diciembre de 2017 y 2016, la reserva legal no está dotada en su totalidad.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2016, al cierre del ejercicio 2017 la reserva legal asciende a 299.198 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 184.393 miles de euros).

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2017, se incluyen en este epígrafe un total de 1.478.700 miles de euros que se corresponden, principalmente, con reservas voluntarias disponibles.

A 31 de diciembre de 2016, el importe de Otras Reservas, que ascendía a 1.048.116 miles de euros, era disponible en su totalidad.

Distribución del resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2017 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficios del ejercicio	1.219.751
<b>Distribución:</b>	
Dividendos	975.000
Reserva Legal	802
Reserva de Capitalización	43.060
Reserva Voluntaria	200.889

La Sociedad ha utilizado en el cálculo del Impuesto sobre Sociedades el beneficio fiscal de la reserva de capitalización establecido en el art. 25 de Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, por el cual ha realizado una reducción en su base imponible, y ha dotado una reserva de capitalización por un importe de 43.060 miles de euros, con el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de fondos propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos 5 años.

Con esta distribución del resultado del ejercicio 2017 propuesta, el importe de la reserva legal quedaría establecido en 300.000 miles de euros, cumpliendo el mínimo legalmente establecido para Aena S.M.E., S.A. conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

AENA S.M.E., S.A.  
**Memoria Ejercicio 2017**  
*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, aprobada por la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 25 de abril de 2017 fue la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficios del ejercicio	1.148.061
<b>Distribución:</b>	
Dividendos	574.500
Reserva Legal	114.806
Reserva de capitalización	28.160
Reserva Voluntaria	430.595

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 2017 y 2016 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:

	<u>Saldo inicial</u>	<u>Variaciones Valor razonable</u>	<u>Imputaciones a resultados</u>	<u>Saldo 31/12/2017</u>
<b>Cobertura de flujos de caja</b>				
Permutas tipos de interés ENAIRE	176	7	(183)	-
Permutas tipos de interés Aena	129.506	(6.504)	(40.347)	82.655
Efecto impositivo	(32.420)	1.624	10.133	(20.663)
<b>Total</b>	<b>97.262</b>	<b>(4.873)</b>	<b>(30.397)</b>	<b>61.992</b>

	<u>Saldo inicial</u>	<u>Variaciones Valor razonable</u>	<u>Imputaciones a resultados</u>	<u>Saldo 31/12/2016</u>
<b>Cobertura de flujos de caja</b>				
Permutas tipos de interés ENAIRE	1.685	38	(1.547)	176
Permutas tipos de interés Aena	72.217	100.214	(42.925)	129.506
Efecto impositivo	(18.475)	(25.063)	11.118	(32.420)
<b>Total</b>	<b>55.427</b>	<b>75.189</b>	<b>(33.354)</b>	<b>97.262</b>

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 2017 y 2016 es el siguiente:

	<u>Saldo inicial</u>	<u>Altas</u>	<u>Imputaciones a resultados</u>	<u>Saldo 31/12/2017</u>
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>				
Importe	582.647	11.937	(42.504)	552.080
Efecto impositivo	(145.662)	(2.984)	10.626	(138.020)
<b>Neto</b>	<b>436.985</b>	<b>8.953</b>	<b>(31.878)</b>	<b>414.060</b>

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2016
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>				
Importe	610.250	13.987	(41.590)	582.647
Efecto impositivo	(152.563)	(3.497)	10.398	(145.662)
<b>Neto</b>	<b>457.687</b>	<b>10.490</b>	<b>(31.192)</b>	<b>436.985</b>

Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2017 y 2016 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2017	2016
Programa Operativo Andalucía	2.451	-
Programa Operativo C. Valenciana	1.319	-
Programa Operativo R. de Murcia	5.570	-
Programa Operativo Com. Canarias	-	9.013
A.T. Gobernanza	-	38
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	-	1.614
<b>Total Fondos Feder Cobros</b>	<b>9.340</b>	<b>10.665</b>

Al cierre del ejercicio 2017 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

## 20. Periodificaciones

El 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación durante dicho período de vigencia. En este sentido, a 31 de diciembre de 2017 el anticipo a corto plazo asciende a 40.497 miles de euros (2016: 39.440 miles de euros), y el anticipo a largo plazo asciende a 80.011 miles de euros (2016: 120.508 miles de euros), que se encuentran registrados en los epígrafes “Periodificaciones a largo plazo” y “Periodificaciones a largo plazo” del balance de situación adjunto.

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2017	2016	2017	2016
Fianzas	5.314	5.409	-	-
Periodificaciones	80.011	120.508	40.497	39.440
<b>Total</b>	<b>85.325</b>	<b>125.917</b>	<b>40.497</b>	<b>39.440</b>

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 2017 a 7.591 miles de euros (2016: 5.718 miles de euros) (Nota 23.f).

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2017, el saldo de las periodificaciones de activo incluye 5.639 miles de euros correspondientes principalmente a primas de seguro anticipadas (2016: 5.480 miles de euros) y 0 miles de euros correspondientes a las comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad contratadas con entidades de crédito (2016: 459 miles de euros) (ver Nota 15).

	<b>Activo Corto</b>	
	<b>plazo</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Periodificaciones	5.639	5.939
<b>Total</b>	<b>5.639</b>	<b>5.939</b>

## 21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2017 y 2016 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	<b>Miles de euros</b>						<b>Total</b>
	<b>Provisión para Compromisos Laborales</b>	<b>Expropiaciones e intereses de demora</b>	<b>Responsabilidades</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Actuaciones Medioambientales</b>	<b>Otras provisiones de explotación</b>	
<b>Saldo inicial</b>	<b>8.595</b>	<b>57.713</b>	<b>36.553</b>	<b>14.625</b>	<b>81.012</b>	<b>72.205</b>	<b>270.703</b>
Dotaciones	489	4.563	7.308	2.917	8.453	49.073	<b>72.803</b>
Adiciones descuento	119	-	-	-	-	-	<b>119</b>
Reversiones / Excesos	-	(40.010)	(15.974)	(5.341)	(19.896)	(3.940)	<b>(85.161)</b>
Aplicaciones	(557)	(7.185)	(5.715)	(403)	(12.923)	(68.267)	<b>(95.050)</b>
<b>Saldo final</b>	<b>8.646</b>	<b>15.081</b>	<b>22.172</b>	<b>11.798</b>	<b>56.646</b>	<b>49.071</b>	<b>163.414</b>
Porción a corto plazo	-	3.188	15.223	6.539	9.846	49.071	<b>83.867</b>
Porción a largo plazo	8.646	11.893	6.949	5.259	46.800	-	<b>79.547</b>

	<b>Miles de euros</b>						<b>Total</b>
	<b>Provisión para Compromisos Laborales</b>	<b>Expropiaciones e intereses de demora</b>	<b>Responsabilidades</b>	<b>Impuestos</b>	<b>Actuaciones Medioambientales</b>	<b>Otras provisiones de explotación</b>	
<b>Saldo inicial</b>	<b>7.984</b>	<b>1.033.922</b>	<b>34.483</b>	<b>17.367</b>	<b>128.459</b>	<b>50.248</b>	<b>1.272.463</b>
Dotaciones	823	15.997	10.057	5.632	1.254	72.206	<b>105.969</b>
Adiciones descuento	174	-	-	-	284	-	<b>458</b>
Reversiones / Excesos	-	(987.145)	(6.910)	(7.569)	(31.527)	(4.505)	<b>(1.037.656)</b>
Aplicaciones	(386)	(5.061)	(1.077)	(805)	(17.458)	(45.744)	<b>(70.531)</b>
<b>Saldo final</b>	<b>8.595</b>	<b>57.713</b>	<b>36.553</b>	<b>14.625</b>	<b>81.012</b>	<b>72.205</b>	<b>270.703</b>
Porción a corto plazo	-	17.135	16.864	4.506	17.758	72.205	<b>128.468</b>
Porción a largo plazo	8.595	40.578	19.689	10.119	63.254	-	<b>142.235</b>

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante los ejercicios 2017 y 2016, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	<b>2017</b>		
	<b>Provisión Premios de permanencia</b>	<b>Provisión premios de jubilación anticipada</b>	<b>Total Provisión compromisos laborales</b>
<b>Saldo inicial 1 de enero 2017</b>	<b>8.097</b>	<b>498</b>	<b>8.595</b>
Dotaciones	576	23	599
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(121)	11	(110)
Incremento por descuento	111	8	119
(Aplicaciones)/ Extornos	(557)	-	(557)
<b>Saldo final 31 de diciembre 2017</b>	<b>8.106</b>	<b>540</b>	<b>8.646</b>

	<b>2016</b>		
	<b>Provisión Premios de permanencia</b>	<b>Provisión premios de jubilación anticipada</b>	<b>Total Provisión compromisos laborales</b>
<b>Saldo inicial 1 de enero 2016</b>	<b>7.579</b>	<b>405</b>	<b>7.984</b>
Dotaciones	526	22	548
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	236	39	275
Incremento por descuento	165	9	174
(Aplicaciones)/ Extornos	(409)	23	(386)
<b>Saldo final 31 de diciembre 2016</b>	<b>8.097</b>	<b>498</b>	<b>8.595</b>

a) Provisión para compromisos laborales

Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2017, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 8.106 miles de euros (2016: 8.097 miles de euros). La dotación del ejercicio 2017 ha ascendido a 687 miles de euros (2016: 691 miles de euros), de los que 111 miles de euros corresponden al coste financiero (2016: 165 miles de euros), habiéndose obtenido unas ganancias actuariales de 121 miles de euros (2016: pérdidas actuariales de 236 miles de euros).

Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2017, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 540 miles de euros (2016: 498 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2017 de 540 miles de euros (2016: 498 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 euros (2016: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a coste normal de servicios del ejercicio: 23 miles de euros (2016: 22 miles de euros), coste financiero: 8 miles de euros (2016: 10 miles de euros), extornos: 0 miles de euros (2016: 23 miles de euros), pérdidas actuariales de 11 miles de euros (2016: pérdidas actuariales de 39 miles de euros), y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2016: -1 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensión como retribución postempleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2017 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 6.390 miles de euros a 31 de diciembre de 2017, de los cuales 4.276 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.113 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2017, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2016: 21.570 miles de euros, de los cuales 15.543 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 6.027 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2016, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Existen provisiones adicionales por importe de 8,7 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 36,1 millones de euros), correspondientes a otros contenciosos menores en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en otros aeropuertos de la red.

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el ejercicio de 2017 son consecuencia del resultado favorable a Aena, como consecuencia principalmente de diversas sentencias, de varios contenciosos que se consideró en su momento, por la experiencia en supuestos similares, que se resolverían de manera contraria a los intereses de Aena.

De los 7.185 miles de euros pagados contra esta provisión a lo largo del ejercicio 2017, 4.848 miles de euros corresponden a intereses de demora.

En relación con el movimiento de esta provisión durante 2016, cabe destacar, en particular, la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconocía el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Las sentencias se fundamentaban en la concurrencia del denominado “silencio administrativo positivo” y anulaban, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento, por la que se desestimaban los recursos de alzada interpuestos por los recurrentes frente a las desestimaciones (por silencio administrativo) de sus solicitudes de retasación de las parcelas expropiadas. Esta sentencia había dado lugar a un valor acumulado, a 30 de junio de 2016, de la provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio (396.400 miles de euros por el propio Procedimiento 1/2011 citado, siendo el resto del importe correspondiente a otros dos procedimientos relacionados con el anterior: el Procedimiento 66/2011 con un importe provisionado de 351.403 miles de euros, y el procedimiento 427/2011 con un importe de 10.802 miles de euros), que habían tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 204.886 miles de euros a intereses de demora devengados, que habían tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones.

En relación con los 3 procedimientos mencionados, Aena recibió sendas notificaciones de Sentencias, favorables a sus intereses, del Tribunal Supremo fechadas los días 20 y 27 de junio de 2016 en relación con las Resoluciones del Ministerio de Fomento de 12 de noviembre de 2010 y la notificada el 15 de febrero de 2011,

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

antes mencionadas, por las que se desestimaba el recurso de alzada interpuesto por varios expropiados contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de varias fincas expropiadas en relación con el proyecto de expansión del Aeropuerto de Madrid-Barajas. En consecuencia, se estimó que el riesgo de estos procedimientos era inexistente, y se procedió a revertir las provisiones citadas por el total del importe de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros se abonan al valor de los terrenos contra los que se dotó en su día, y el resto, 204.886 miles de euros, dieron lugar a un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las otras reversiones señaladas en el movimiento de la provisión son consecuencia del resultado, favorable a Aena, de varios procedimientos que se consideró en su momento, por la trayectoria en supuestos similares, que se resolverían de manera contraria a los intereses de Aena. En estos procedimientos se ha extendido por parte del TSJ de Madrid la consideración de reclamación extemporánea de retasación para todos los casos en los que el propietario no efectuó reserva de acciones en el momento del pago, restringiendo y acotando notablemente los supuestos en los que se da el derecho a retasar en función de la actitud del propietario en dicho momento del pago.

En resumen, del total de reversiones señalado en esta provisión a 31 de diciembre de 2016, por importe de 987.145 miles de euros, 771.690 miles de euros se abonan al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -215.455 miles de euros- se abonan en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones”.

El gasto de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2017, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, tiene un efecto positivo en la cuenta de pérdidas y ganancias, ascendiendo a 4.594 miles de euros (31 de diciembre de 2016: efecto positivo de -201.406 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 2017 y 2016 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas, reclamaciones de compañías aéreas y reclamaciones laborales.

Durante el ejercicio 2017 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 7.308 miles de euros, correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (2.184 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (872 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras (956 miles de euros).

Durante el mismo período de 2017, las reversiones por importe de 15.974 miles de euros (2016: 6.910 miles de euros) corresponden, principalmente, a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras por importe de 10.603 miles de euros (2016: 5.092 miles de euros) para las que se estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 5.371 miles de euros, (2016: 1.818 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente disminuyendo los gastos de personal a causa de diversas sentencias laborales favorables obtenidas (2.647 miles de euros), o bien en el epígrafe “Exceso de provisiones”.

Durante el ejercicio 2016 se dotaron provisiones, por importe de 4.111 miles de euros, que se registraron en la partida “Otros gastos de gestión corriente” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta, en relación con sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales (ver Nota 28 relativa a pasivos contingentes por reclamaciones de compañías aéreas). También se incluyeron, por importe de 3.017 miles de euros, una provisión para hacer frente a un Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social recibida durante el ejercicio, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015 (ver epígrafe

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

de Seguridad Social de la Nota 28 de gastos de personal). De esta provisión, se ha producido un pago de 2.966 miles de euros durante el ejercicio 2017.

Por otro lado, existen pendientes de sentencia otros procedimientos con constructoras para los que la Sociedad tiene dotada una provisión a 31 de diciembre de 2017 por importe de 7,9 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 18 millones de euros).

Los directores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

d) Impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona principalmente con prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 54.793 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 76.916 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 56.646 miles de euros (2016: 81.012 miles de euros), una provisión medioambiental de 1.853 miles de euros (2016: 4.096 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 reversión acontecida durante el ejercicio 2017 por importe de 19.896 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con revisiones a la baja de la estimación de viviendas a aislar, así como con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 9.111 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estima un coste de 16.795 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto), frente a los 9.451 euros utilizado en las Cuentas anuales del ejercicio 2016. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión por importe de 31.527 miles de euros en el ejercicio 2016 se relacionaba fundamentalmente con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 9.451 euros, frente a los 12.407 euros utilizado en las Cuentas anuales del ejercicio 2015. Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de Aena (en particular, las ampliaciones de pista superiores a 2.100 m) y concluye con la formulación por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), que dan viabilidad ambiental a la ejecución de los proyectos, y recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Las provisiones recogen las actuaciones de aislamiento acústico que se recogen en las Declaraciones de Impacto Ambiental publicadas hasta la fecha.

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.

A la fecha de realización de estas cuentas anuales, se han aprobado por Real Decreto las servidumbres acústicas y los correspondientes planes de acción de los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (RD 1003/2011 de 8 de julio, BOE n.º 174 de 21 de julio de 2011), Barcelona-El Prat (RD 1002/2011 de 8 de julio BOE n.º 174 de 21 de julio de 2011) y Palma de Mallorca (RD 769/2012 de 27 de abril BOE n.º 119 de 18 de mayo de 2012).

En los aeropuertos en los que se han aprobado servidumbres acústicas (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca), se estima en 321 viviendas (todas ellas correspondientes al escenario de la situación actual del aeropuerto de Palma de Mallorca) el número de viviendas en los que se realizarían actuaciones de aislamiento acústico. Dichas actuaciones ya se encuentran incluidas en las provisiones contables realizadas. En el caso de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El Prat, no se incluyen viviendas adicionales, dado que el ámbito delimitado por el escenario de la situación actual de las servidumbres es menor que el abarcado por las isófonas de sus PAAs en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de realización de estas cuentas anuales, ha finalizado el trámite de información pública de las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Gran Canaria, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, estando pendiente la tramitación de los Reales Decretos de aprobación por parte del Ministerio de Fomento. La estimación del incremento de viviendas a incluir en sus respectivos censos de PAAs es de 2.742 en total para el conjunto de ellos. Dichas viviendas no están contempladas en las provisiones al no haberse aprobado todavía las correspondientes servidumbres acústicas.

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.

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la

**AENA S.M.E., S.A.**  
**Memoria Ejercicio 2017**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

En aplicación de este esquema de incentivos, el Consejo de Administración de Aena acordó que para la temporada de verano de 2017 (primera temporada en la que el nuevo esquema de incentivos es de aplicación), que, a estos efectos, comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizó el 31 de octubre de 2017, así como para la temporada de invierno de 2017 que, igualmente a estos efectos, va del 1 de noviembre de 2017 al 31 de marzo de 2018, el descuento aplicable en el caso de los dos primeros incentivos (por nuevas rutas y por crecimiento del número de pasajeros en rutas existentes) será del 75 % de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros en la primera temporada y del 25 % en la temporada equivalente siguiente.

En estas dos primeras temporadas el incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas ya existentes de corto y medio radio se aplicará a aquellos aeropuertos con un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros. En el caso del incentivo por crecimiento en los aeropuertos estacionales, el descuento será del 5 % en las dos primeras temporadas bajas sucesivas en las que será de aplicación.

A 31 de diciembre de 2017 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a un saldo de 49.071 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 72.205 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			
	2017		2016	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	111.963	-	131.710
Activos por impuesto corriente (Nota 22.2)	34	-	110.456	-
Hacienda Pública deudora por IVA	8.637	-	6.274	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	1	-	1.725	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7d)	15.913	-	13.860	-
	<b>24.585</b>	<b>111.963</b>	<b>132.315</b>	<b>131.710</b>

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2017 un importe de 15.913 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2016: 13.860 miles de euros). Durante el ejercicio 2017 la Sociedad ha cobrado 9.340 miles de euros (2016: 10.665 miles de euros) por este concepto (véase Nota 19d).

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Hacienda Pública, Acreedora**

	Miles de Euros			
	2017		2016	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	143.396	-	151.038
Hacienda Pública acreedora por Imp. Sociedades (Nota 22.2)	595	-	3.282	-
Hacienda Pública acreedora por IRPF	6.804	-	6.125	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	1	-	15	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	12.947	-	10.343	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	847	-	476	-
Hacienda pública acreedora por IVA	-	-	2.804	-
	<b>21.194</b>	<b>143.396</b>	<b>23.045</b>	<b>151.038</b>

**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 2017 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2017					
	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	1.219.751					
Impuesto sobre Sociedades	374.480	-	374.480			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.594.231			
Diferencias permanentes	2.503	(43.060)	(40.557)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	48.658	(64.791)	(16.133)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	10.950	(17.090)	(6.140)	-	-	-
- Planes de pensiones	598	(558)	40	-	-	-
- Provisiones	34	(81)	(47)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	6.497	40.530	47.027
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	11.937	(42.504)	(30.567)
- Otros	-	-	-	-	(11)	(11)
	60.240	(82.520)	(22.280)			
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			<u>1.531.394</u>			<u>16.449</u>
Cuota íntegra			382.849			<u>4.112</u>
Deducciones (Nota 22.3)			<u>(16.246)</u>			
Cuota líquida			366.603			
Retenciones y pagos a cuenta			<u>(364.928)</u>			
Cuota a pagar a Hacienda			<u>1.675</u>			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, la cuota a pagar a Hacienda asciende a 595 miles de euros (Nota 22.1), de los que 1.675 miles de euros corresponden a la cuota de Aena S.M.E., S.A y -1.080 miles de euros corresponden a la cuota negativa (a devolver) de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades (ver Nota 19c) y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2017 es del 25 %, al igual que en 2016.

El gasto por el Impuesto sobre Sociedades se compone de:

	Miles de euros	
	2017	2016
Impuesto corriente	382.849	369.269
Impuesto diferido	5.570	136
Deducciones fiscales registradas (Nota 22.3)	(13.913)	(10.466)
Otros	(26)	(2.520)
	<b>374.480</b>	<b>356.419</b>

El epígrafe “Otros” recoge en 2017 el efecto de las diferencias en el gasto por Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2016 y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT (-26 miles de euros).

El epígrafe “Otros” recoge en 2016 el efecto de las diferencias en el gasto por Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2015 y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT (-2.520 miles de euros).

En el ejercicio 2017 la Sociedad ha reconocido y aplicado deducciones fiscales en el Impuesto sobre Sociedades por importe de 13.913 miles de euros (2016: 10.466 miles de euros) (véase Nota 22.3).

En el epígrafe Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo del balance, se recogen 1.090 miles de euros de créditos por efecto impositivo en régimen de consolidación fiscal de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedentes de 2015 y 2016 (2016: 1.319 miles de euros). Por la liquidación del Impuesto sobre Sociedades de 2017, surge una deuda por efecto impositivo a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., de 1.078 miles de euros (véase Nota 12).

Durante el ejercicio 2017 se ha cobrado el saldo de 110.456 miles de euros que permanecía en el epígrafe “Activos por impuesto corriente a corto plazo” del balance de situación a 31 de diciembre de 2016 (Nota 22.1) correspondiente a los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015.

Otra información:

En la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica, se establece la posibilidad de una actualización voluntaria de valores de determinados activos (inmovilizado material e inversiones inmobiliarias) en el balance de las empresas. La Sociedad decidió no efectuar la actualización de activos.

**22.3 Impuestos diferidos**

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	111.963	131.710
	111.963	131.710
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(143.396)	(151.038)
	(143.396)	(151.038)
<b>Impuestos diferidos</b>	<b>(31.433)</b>	<b>(19.328)</b>

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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	
	2017	2016
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	79.857	98.859
	<u>79.857</u>	<u>98.859</u>
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(133.358)	(141.472)
	<u>(133.358)</u>	<u>(141.472)</u>
	<u>(53.501)</u>	<u>(42.613)</u>

El movimiento durante los ejercicios 2017 y 2016 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos referidos a la misma autoridad fiscal, ha sido como sigue:

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	83.244	8.042	1.566	7.155	32.421	(920)	202	131.710
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(4.033)	(1.535)	10	(12)	-	-	-	(5.570)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	3	-	(11.757)	-	-	(11.754)
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Otros (**)	(55)	(43)	-	32	-	-	(22)	(88)
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2017</b>	<b>76.821</b>	<b>6.464</b>	<b>1.579</b>	<b>7.175</b>	<b>20.664</b>	<b>(920)</b>	<b>180</b>	<b>111.963</b>

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	87.536	7.074	1.215	7.295	18.477	(1.131)	176	120.642
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(1.937)	1.694	137	(101)	-	-	71	(136)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	10	-	13.944	-	-	13.954
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Otros (**)	(20)	(726)	204	(39)	-	211	(45)	(415)
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2016</b>	<b>83.244</b>	<b>8.042</b>	<b>1.566</b>	<b>7.155</b>	<b>32.421</b>	<b>(920)</b>	<b>202</b>	<b>131.710</b>

(\*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 16.341 miles de euros (2016:18.676 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros (ver Nota 22.2), una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2017 (2016: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(\*\*) En el epígrafe "Otros" se recogen los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto sobre sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

	Miles de euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
<b>Saldo al inicio</b>	(145.661)	(5.377)	(151.038)
Cargo a patrimonio neto	7.642	-	7.642
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2017</b>	<b>(138.019)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(143.396)</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
<b>Saldo al inicio</b>	(152.562)	(5.377)	(157.939)
Cargo a patrimonio neto	6.901	-	6.901
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2016</b>	<b>(145.661)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(151.038)</b>

Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2017, están abiertos a inspección los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos.

La entidad pública empresarial “ENAIRE”, cabecera del Grupo Fiscal anterior (ver Nota 4m), tiene abierto el período de prescripción del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios de 2012, 2013 y 2014 en los que la Sociedad tributó en régimen de consolidación fiscal con ENAIRE.

Los administradores de AENA S.M.E., S.A. consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2017 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

<b>Deducciones fiscales ejercicio 2017</b>						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2016	Importe Reconocido en 2017	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2017	Año Vencimiento (2)
<b>Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos</b>	2017	-	13.913	(13.913)	-	2032
<b>Deducción 30 % Amortización (3)</b>	2017	-	2.335	(2.335)	-	-
<b>Total</b>		-	<b>16.248</b>	<b>(16.248)</b>		

En el ejercicio 2016 se aplicaron las siguientes deducciones en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

<b>Deducciones fiscales ejercicio 2016</b>						
	<b>Año de Generación (1)</b>	<b>Importe reconocido en 2015</b>	<b>Importe registrado generado en 2015</b>	<b>Importe aplicado</b>	<b>Importe pendiente</b>	<b>Año Vencimiento (2)</b>
<b>Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos</b>	2016	10.466	(10.466)	-	-	2031
<b>Deducción 30 % Amortización (3)</b>	2016	2.335	(2.335)	-	-	-
<b>Total</b>		<b>12.801</b>	<b>(12.801)</b>	<b>=</b>	<b>-</b>	

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.

(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización.

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2017 y 2016, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015. Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser AENA S.M.E., S.A. la cabecera del grupo fiscal.

## 23. Ingresos y Gastos

### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe “Aprovisionamientos” de los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	<b>Miles de euros</b>	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Compras de otros aprovisionamientos	(1.054)	(613)
Trabajos realizados por otras empresas	(174.866)	(181.575)
<b>Total</b>	<b>(175.920)</b>	<b>(182.188)</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 2.906 miles de euros (2016: 3.039 miles de euros), así como a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 138.930 miles de euros (2016: 145.441 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 (2016: 10.000 miles de euros), así como 2.228 miles de euros de servicios prestados por INECO (2016: 3.691 miles de euros) (Nota 12).

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 2017 y 2016 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2017	2016 (*)
<b>Servicios Aeroportuarios</b>	<b>2.638.505</b>	<b>2.498.024</b>
<i>Prestaciones Patrimoniales</i>	<b>2.562.051</b>	<b>2.426.613</b>
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	697.342	681.395
Estacionamientos	34.188	32.821
Pasajeros	1.166.405	1.079.620
Pasarelas telescópicas	110.166	109.054
Seguridad	419.869	396.205
Handling	90.432	85.960
Carburante	33.535	31.885
Catering	10.114	9.673
<i>Resto servicios aeroportuarios</i> <sup>(1)</sup>	<b>76.454</b>	<b>71.411</b>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>1.056.842</b>	<b>949.363</b>
Arrendamientos	32.129	25.005
Tiendas	91.703	89.660
Tiendas <i>Duty Free</i>	316.608	290.871
Restauración	175.643	154.493
<i>Rent a car</i>	149.373	114.466
Publicidad	31.561	30.290
Aparcamientos <sup>(2)</sup>	132.013	121.554
Resto ingresos comerciales	127.812	123.024
<b>Servicios inmobiliarios</b>	<b>59.557</b>	<b>61.318</b>
Arrendamientos	12.130	10.312
Terrenos	19.116	22.601
Almacenes y hangares	8.392	10.474
Centros Logísticos de Carga	13.696	12.503
Explotaciones Inmobiliarias	6.223	5.428
<b>Total Importe Neto de la Cifra de Negocio</b>	<b>3.754.904</b>	<b>3.508.705</b>

(1) Incluye Mostradores, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas, y Otros Ingresos

(2) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas, Fast-track y Filmaciones Grabaciones.

(\*) En 2017 se han reclasificado los ingresos de *Fast-track* (4.480 miles de euros) y albergue de aeronaves (132 miles de euros) pasando del epígrafe de resto de servicios aeroportuarios a resto de ingresos comerciales y hangares respectivamente. A efectos comparativos, se han modificado, respecto a la información que figura en la memoria de 2016, de forma homogénea, las cifras correspondientes a dicho periodo relativas a *Fast-track* (3.858 miles de euros) y albergue de aeronaves (198 miles de euros).

La evolución positiva de los ingresos ha estado fundamentalmente relacionada con el incremento de tráfico de pasajeros (+8,2%) y de las operaciones (+6,3%) respecto del ejercicio 2016, que ha compensado el descenso en tarifas (ver Nota 4p).

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2017 y 2016 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Sueldos y salarios e indemnizaciones	268.071	250.706
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	103.677	100.580
Aportaciones a compromisos laborales	4	18
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(4.806)	(2.282)
Otros	479	784
	<b>367.425</b>	<b>349.806</b>

La diferencia retributiva que se observa en los gastos de personal tiene su origen en el acuerdo alcanzado entre la empresa y las organizaciones sindicales el 25 de Septiembre de 2017.

Ambas partes acordaron una subida salarial del 1 % para el ejercicio 2017 e incrementar la masa salarial en concepto de productividad en 8,5 millones de euros adicionales. Este incremento está asociado al cumplimiento de los objetivos establecidos para el año 2017.

La Seguridad Social se ha incrementado por los mismos motivos. En 2016 el epígrafe de Seguridad Social incluye el efecto derivado del Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social recibida durante el ejercicio, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015 (Ver Nota 21 Provisión de Responsabilidades).

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Arrendamientos y cánones	5.888	5.785
Reparaciones y conservación	249.998	253.457
Servicios profesionales independientes	44.654	34.307
Primas de seguros	10.499	10.949
Servicios bancarios	651	868
Publicidad y relaciones públicas	4.255	4.688
Suministros	86.264	91.818
Servicios vigilancia y seguridad	140.210	130.844
Otros servicios	122.961	112.146
	<b>665.380</b>	<b>644.862</b>

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

En el análisis de la variación de este grupo cabe destacar:

- Incremento en el gasto correspondiente al epígrafe “Servicios de vigilancia y seguridad” en 9,4 millones de euros, para atender a la mayor demanda originada por el crecimiento del tráfico, manteniendo la calidad de servicio.
- Incremento en el epígrafe “Otros servicios”, debido también a los gastos surgidos para atender las necesidades derivadas de dicho incremento de tráfico.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Disminución en el epígrafe “Suministros”, por descenso de los costes de energía eléctrica.

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 2017 y 2016 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2017	2016
<b>Ingresos financieros</b>	<b>7.056</b>	<b>205.352</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	867	4
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	4.594	201.406
- De terceros	1.070	3.279
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	525	663
<b>Gastos financieros</b>	<b>(117.966)</b>	<b>(149.680)</b>
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)(*)	(104.727)	(139.797)
- Por deudas con terceros	(13.120)	(9.423)
- Por actualización de provisiones	(119)	(460)
<b>Diferencias de cambio</b>	<b>12</b>	<b>(5)</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(110.898)</b>	<b>55.667</b>

(\*) Incluye gastos financieros por liquidación de derivados por 40.530 miles de euros (2016: 44.472 miles de euros (véanse Notas 15 y 19.c)).

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2017 respecto a 2016 son las siguientes:

- El epígrafe de ingresos financieros por intereses de expropiaciones recoge 4.594 miles de euros procedentes de la reversión de intereses de demora en contenciosos expropiatorios (2016: beneficios de 201.406 miles de euros) (Ver Nota 21 Provisión de expropiaciones e intereses de demora).
- La disminución de -31,1 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con empresas del grupo” se produce principalmente como consecuencia del descenso de la deuda media y del tipo de interés medio. El descenso de la deuda media es como consecuencia de la amortización anticipada del período por importe de 797,2 millones de euros de Depfa con tipos de interés variable. El descenso de tipo de interés medio se debe a la bajada de los tipos de referencia Euribor 3m y 6m y a las revisiones de los tipos de interés de los préstamos BEL.
- El aumento en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” aumenta en 3,7 millones de euros, debido, por una parte, a los intereses derivados de la nueva financiación con entidades de crédito (Nota 15.b), que han ascendido a 2,4 millones de euros en 2017 (2016: 0 millones de euros), y, por otra, al aumento en los gastos financieros derivados del anticipo de World Duty Free Group (ver Nota 20), que han aumentado a 7.591 miles de euros en 2017, de acuerdo a los contratos firmados en su día, frente a los 5.718 miles de euros de 2016.

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 8.905 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2017, 6.041 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2016: 7.243 miles de euros) y el resto, 2.864 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2016: 1.588 miles de euros).

## 24. Otra información

### a) Información sobre empleados

El número de empleados de Aena S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2017 y 2016, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2017 (*)			31 de diciembre de 2016 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	7	2	9	8	2	10
Directivos y Titulados	869	681	1.550	836	653	1.489
Coordinadores	779	291	1.070	755	256	1.011
Técnicos	2.932	1.417	4.349	2.905	1.423	4.328
Personal de apoyo	231	235	466	221	238	459
<b>Total</b>	<b>4.818</b>	<b>2.626</b>	<b>7.444</b>	<b>4.725</b>	<b>2.572</b>	<b>7.297</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2017, ascendieron a 1.017 empleados (2016: 940).

### Plantilla media

El número medio de empleados de Aena S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2017 y 2016, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2017 (*)			Año 2016 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	8	2	10	8	2	10
Directivos y Titulados	847	664	1.511	779	597	1.376
Coordinadores	767	271	1.038	770	267	1.037
Técnicos	2.941	1.424	4.365	2.882	1.430	4.312
Personal de apoyo	231	238	469	231	248	479
<b>Total</b>	<b>4.794</b>	<b>2.599</b>	<b>7.393</b>	<b>4.670</b>	<b>2.544</b>	<b>7.214</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2017 ascendió a 975 empleados (2016: 819)

A 31 de diciembre de 2017 Aena S.M.E., S.A., cuenta con 114 empleados con discapacidad (2016: 115).

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2017 y 2016 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	Año 2017			Año 2016		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.192		<b>1.192</b>	1.259		<b>1.259</b>
Dietas	24	125	<b>149</b>	26	118	<b>144</b>
Planes de pensiones						
Primas de seguros	6		<b>6</b>	7		<b>7</b>
<b>Total</b>	<b>1.222</b>	<b>125</b>	<b>1.347</b>	<b>1.292</b>	<b>118</b>	<b>1.410</b>

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 2017 (2016: 12 hombres y 3 mujeres).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2017, se corresponden con las percibidas en Aena S.M.E., S.A. por 9 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado.

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los Sueldos de los periodos analizados obedece a que, el 30 de junio de 2017, se realizaron modificaciones organizativas de primer nivel que, entre otras medidas, supusieron la transformación del puesto de Director de Red de Aeropuertos en el puesto de Director de Desarrollo Inmobiliario, de menor nivel retributivo y que permaneció vacante el resto del año.

c) Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2017 y 2016 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 2017 y 2016 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.

d) Situaciones de conflictos de interés de los administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

**25. Honorarios de auditoría**

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 y PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PWC) u otras sociedades de la red PwC, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2017	2016
Servicios de auditoría	143	47
Otros servicios de verificación	42	67
Otros servicios	78	-
<b>Total</b>	<b>262</b>	<b>114</b>

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 el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2017 y 2016, con independencia del momento de su facturación.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado a la Sociedad durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2017
Servicios de auditoría	-
Otros servicios de verificación	-
Otros servicios	17
<b>Total</b>	<b>17</b>

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2017 y 2016 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2017	2016
Servicios de auditoría	-	-
Otros servicios de verificación	-	-
Otros servicios	-	54
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>54</b>

**26. Avaluos, compromisos y otras garantías**

Los avaluos bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 588 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 491 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 2017 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 508,2 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 229 millones de euros (2016: inversiones por 509,2 millones de euros y amortizaciones por 212,91 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2017, 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 14.474 miles de euros (2016: 6.324 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2017	2016
Madrid/Barajas	4.930	2.840
Málaga	767	1.409
Palma Mallorca	1.374	113
Bilbao	705	389
Alicante	1.212	311
Barcelona	1.358	191
Santiago	418	116
Menorca	155	113
Gran Canaria	417	52
Tenerife Norte	1.642	84
Valencia	358	76
Ibiza	-	44
Pamplona	-	-
A Coruña	-	12
Resto Aeropuertos	1.138	574
<b>Total</b>	<b>14.474</b>	<b>6.324</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2017 y 2016 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2017	2016
Reparaciones y conservación	7.049	7.956
Servicios profesionales independientes	1.255	1.344
Otros servicios medioambientales	2.859	3.164
<b>Total</b>	<b>11.163</b>	<b>12.464</b>

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 de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente 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). Dichas declaraciones de impacto ambiental 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.

A 31 de diciembre de 2017 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 23.096 viviendas (2016: 21.271 viviendas), destacando las 12.861 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2016: 12.841 viviendas), 2.882 en Alicante-Elche (2016: 2.602 viviendas), 1.647 viviendas en Valencia-Manises (2016: 600 viviendas), 1.432 en Bilbao (2016: 1.325), 836 en Palma de Mallorca (2016: 803) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2016: 811 viviendas). Por este concepto se han realizado en el ejercicio trabajos por valor de 11.280 miles de euros, y 1.643 miles de euros por actuaciones relacionadas con las medidas compensatorias de las cuencas de los ríos Jarama y Henares.

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Sabadell, Girona y Melilla los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2017.

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Medio Ambiente 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 2017 y 2016 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

#### *Actuaciones medioambientales*

Tal y como se ha descrito en el epígrafe “Provisiones para actuaciones medioambientales”, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016, la Sociedad dominante mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

Con respecto a esta última medida, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid aclaró lo siguiente:

- La reducción del 30 % del número de sobrevuelos debía ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto, debiendo informarse a la sala de la fecha de inicio. Este plazo venció el 5 de febrero de 2015.
- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena y el Ministerio de Fomento deberían informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrían aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Con fecha 9 de abril de 2015, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestimó todos los recursos de reposición frente al auto de 2 de diciembre de 2014; Aena y ENAIRE interpusieron recurso de casación ante el Tribunal Supremo con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas (los vecinos), fueron admitidos por Providencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de mayo de 2016.

Tramitados los recursos de casación, el pasado 3 de abril de 2017, el Tribunal Supremo resolvió los mismos estimando parcialmente los interpuestos por ENAIRE y Aena.

La sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017 revoca el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30 %, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia.

De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

- (i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para Aena (e.g. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
- (ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril<sup>3</sup> (el “Reglamento 598/2014”).

---

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información respecto al órgano responsable de la ejecución y las actuaciones a practicar para dar cumplimiento al mandato judicial, que ya ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento en el siguiente sentido:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, ENAIRE y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.

(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado aportó al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, ENAIRE y la DGAC, en el que se expone el modo en el que se procederá a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado solicitó la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

Dicho informe indica que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exige realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia, las actuaciones que se realizarán serán las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004, de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3: 2001 Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.

Con fecha 4 de septiembre, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concede una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado deberá pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre, por lo que, antes de su finalización, la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concede una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluye el día 22 de febrero de 2018.

Mientras tanto Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento han ido ejecutando las actuaciones necesarias para realizar la comprobación de los niveles de ruido.

*Ministerio de Defensa*

El Ministerio de Defensa ha instado el cumplimiento del apartado sexto del Acuerdo Marco entre los Ministerios de Defensa y Fomento sobre transferencia de recintos aeroportuarios para su adscripción a Aena, de fecha 28 de junio de 1998, y en consecuencia, obtener el pago de la compensación presupuestaria acordada por el Consejo de Estado, en su dictamen de fecha 8 de octubre de 1998. Respecto del riesgo efectivo que podría comportar esta reclamación, es de difícil evaluación, toda vez que el citado informe del Consejo de Estado, en su conclusión SEGUNDA, afirma que la compensación económica por el cambio de adscripción, tendrá lugar sólo en el supuesto en que la instalación haya tenido uso militar. En consecuencia, si esta instalación estaba destinada a la aviación civil, a pesar de encontrarse ubicada dentro de una instalación militar, no correspondería indemnizar a Defensa. A la fecha de formulación de estas cuentas, existe solo una reclamación relativa al aeropuerto de Son Bonet, si bien podría ampliarse a otras instalaciones. De la

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

### Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

investigación efectuada parece deducirse que el aeródromo de Son Bonet nunca tuvo uso militar. Se está a la espera de informe de la Abogacía del Estado al respecto, para oponer a la reclamación del Ministerio.

En cuanto al importe que pudiera corresponder si finalmente hubiera que hacer frente a este pago, se determinaría por una comisión paritaria integrada por representantes de Defensa y Aena, que se crearía en el momento que se determinara fehacientemente que existe una obligación por parte de Aena de compensar al Ministerio de Defensa.

#### *Expropiaciones*

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 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 2017 y 31 de diciembre de 2016 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 2 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 2017 y 31 de diciembre de 2016 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 3,5 millones de euros. La dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

#### *Reclamación de tarifas por las líneas aéreas*

Tras el incremento de la cuantía de las Prestaciones Patrimoniales operada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 las compañías aéreas recurrieron las liquidaciones practicadas ante el TEAC (Tribunal Económico Administrativo Central).

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el período 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos casi la totalidad de las compañías. Adicionalmente:

El Tribunal Económico-Administrativo Central resolvió las reclamaciones económico-administrativas promovidas por varias compañías, en sentido desestimatorio, confirmando las liquidaciones emitidas por Aena.

Durante el año 2015, diversas compañías aéreas presentaron recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables han dado lugar 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 2017 la dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

### **Activos contingentes**

#### *Déficit de tarifa*

En septiembre de 2012 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) llevó a cabo la supervisión de la propuesta de actualización y modificación tarifaria presentada por Aena para el ejercicio 2013.

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (Directiva 2009/12/CE). En España, dicho marco está constituido, principalmente por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003) –en la redacción dada por (i) la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y (ii) Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad; que tienen por finalidad incorporar al ordenamiento español la Directiva 2009/12/CE–. En el ámbito institucional, la incorporación de la Directiva 2009/12/CE exigía la creación de un organismo regulador con funciones supervisoras en el ámbito de la fijación y actualización de las tarifas aeroportuarias. Así, se creó la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, por medio del Real Decreto ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, y la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), de conformidad con la Ley 3/2013, de 4 de junio, por la que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Por otra parte, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (la Ley 14/2018) introduce importantes reformas en el sistema tarifario de los servicios aeroportuarios básicos. La Ley 14/2018 prevé que, a partir del año 2018, las tarifas aeroportuarias se recojan en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que será aprobado quinquenalmente por el Consejo de Ministros. Sin embargo, en relación con las tarifas del año 2016, se aplicó el régimen transitorio que regía con carácter previo a la aprobación del primer DORA, de conformidad con las Disposiciones Transitorias Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima de la Ley 18/2014.

De acuerdo con este marco regulatorio, los ingresos de Aena derivados de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos tienen la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público. En consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones está sometida,

AENA S.M.E., S.A.  
Memoria Ejercicio 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. De conformidad con la Ley 1/2011, la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos está sujeta a un modelo de doble caja (*dual till*), que impone un modelo de distribución de los costes asociados a cada una de las actividades que realiza Aena, distinguiendo entre las actividades reguladas (los servicios aeroportuarios básicos) y el resto de actividades del gestor aeroportuario.

Según el Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2014, emitido por el Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) (actualmente integrado en la CNMC) el 12 de septiembre de 2013, el déficit tarifario para 2013 quedó fijado en 298 millones de euros (que se corresponde con el aprobado por la DGAC ajustado al índice de precios al consumo real), los cuales, capitalizados al 7,04 % para obtener su valor a 31 de diciembre de 2014, toman el valor de 318,98 millones de euros. El déficit tarifario declarado por la CNMC para 2013 en la Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, asciende a 179,33 millones de euros.

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2014 verificó que la modificación tarifaria para 2014 define un ajuste por déficit para 2014 de 286.790 miles de euros. Dicho Informe establecía igualmente que en caso de que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, se decidiera que el incremento aplicado a las cuantías de las prestaciones fuera inferior al 2,5 %, el valor del déficit para 2014 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312.000 miles de euros.

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja (*dual till*), la reasignación de costes de actividades reguladas a comerciales que defiende el Acuerdo impugnado se corresponde al 40 % de la cantidad de 69,8 millones de euros, esto es, a una variación de 27,9 millones de euros. Con fecha 13 de mayo de 2015, Aena interpuso recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de fecha 23 de abril, que dio lugar al Procedimiento Ordinario 318/2015 (Recurso 318/2015). Este recurso fue declarado inadmisibile por la Audiencia Nacional en su Auto de 29 de julio (confirmado por el Auto de la Audiencia Nacional de 10 de noviembre de 2015) por considerar que se dirigía contra una actuación administrativa no susceptible de impugnación. Contra dichos Autos, Aena interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo (Recurso de Casación 4009/2015). El Tribunal Supremo, mediante su Sentencia n.º 1082/2017, de 19 de junio, estimó Recurso de Casación 4009/2015, declarando admisible el Recurso 318/2015.

El fallo de la referida Sentencia del Tribunal Supremo expresamente indica en su apartado Segundo que: “Se acuerda admitir el recurso contencioso-administrativo núm. 318/2015 interpuesto por la entidad Aena Aeropuertos S.A.U. contra el acuerdo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Sala de Supervisión Regulatoria, de 23 de abril de 2015 por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de Aena, debiendo la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional continuar la tramitación del referido recurso”.

En consecuencia, Aena solicitó la reanudación de la tramitación del procedimiento, que se entregase copia del expediente administrativo y se emplazase a Aena para formular demanda.

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Esta Resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de 23 de abril, a efectos de la propuesta de revisión tarifaria que se ha sometido a su aprobación por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2016. Contra esta Resolución, la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional (Recurso 355/2018). La tramitación del Recurso 355/2018 quedó suspendida hasta la resolución del citado Recurso de Casación 4009/2015. Finalmente, la Audiencia Nacional,

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

Memoria Ejercicio 2017

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

mediante Providencia de 12 de diciembre de 2017, acordó emplazar a Aena para presentar la correspondiente demanda.

A la fecha de confección de estas Cuentas Anuales, los Recursos 318/2015 y 355/2018 se encuentran en la fase inicial del procedimiento.

La Sociedad considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

## **29. Hechos posteriores al cierre**

Desde el 31 de diciembre de 2017 y hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, se han producido en Aena S.M.E., S.A los siguientes acontecimientos:

- Con fecha 25 de enero de 2018, Aena ha constituido la sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años.

De esta forma, Aena cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado a Aena por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017.

La nueva sociedad, que reviste la forma de sociedad anónima, se denomina “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia” y tendrá a Aena, S.M.E., S.A. como accionista único.

La sociedad concesionaria ha formalizado el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018, siendo designada como gestor aeroportuario del AIRM.

Una vez que el Aeropuerto Internacional Región de Murcia entre en explotación, Aena S.M.E., S.A tiene previsto, previo cumplimiento de todos los trámites legales y administrativos necesarios para ello, interrumpir las operaciones de tráfico aéreo civil en el aeropuerto de Murcia San Javier, procediendo dicho aeropuerto a operar solamente vuelos militares. El cierre definitivo de las operaciones aéreas civiles en la citada Base Aérea se deberá llevar a cabo por Orden Ministerial conjunta de Fomento y Defensa.

En ese momento se generaría una disminución del valor del inmovilizado de Aena afecto a las operaciones civiles de dicho aeropuerto, cifrada en unos 35 millones de euros, si bien de acuerdo a la oferta presentada por Aena S.M.E., S.A., se vería compensada en una cantidad aproximadamente igual por la nueva Sociedad Concesionaria.



# Informe de gestión

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

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

# 1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2017 refleja el excelente desempeño de Aena tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- ▶ 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.
- ▶ El 22 de febrero de 2017, Aena publicó el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021, que persigue fomentar 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. Este esquema se aplica desde el 1 de abril de 2017.
- ▶ En el ámbito operativo, destaca el sólido y generalizado crecimiento del tráfico en la mayoría de los aeropuertos de la red de Aena, impulsado por los excelentes datos del sector turístico. El tráfico de pasajeros crece un 8,2%, hasta alcanzar 249,2 millones de pasajeros.

- ▶ La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena durante 2017, ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 3.821,4 millones de euros (+7,0% respecto a 2016<sup>1</sup>) compensado parcialmente por la disminución tarifaria en España respecto al año anterior que afecta a los meses de enero y febrero (-1,9%) y desde el mes de marzo (-2,22%).

Hasta el momento, estas cifras de crecimiento del tráfico en España no se han visto afectadas negativamente por el Brexit, por los actos terroristas ocurridos en Barcelona y Cambrils el 18 de agosto, por el entorno político de Cataluña, ni por la reducción y en su caso cese de operaciones de Alitalia, Air Belin, Monarch y Niki.

Por lo referente al Brexit, durante 2017, el crecimiento de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha vuelto a ser positivo, un 9,0% (3,7 millones de pasajeros adicionales), si bien, durante el cuarto trimestre ha experimentado una progresiva desaceleración, debido tanto a la ralentización de la economía británica, como a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España. En el ámbito comercial, las ventas de los concesionarios en los aeropuertos sí han reflejado una menor tendencia al gasto del pasajero británico, en línea con la evolución del tipo de cambio de la libra.

- ▶ En la actividad comercial destaca el efecto positivo de los nuevos contratos de alquiler de vehículos en la red de aeropuertos, que entraron en vigor en noviembre de 2016. El nuevo modelo de contrato, basado en una mayor renta variable, ha permitido mejorar los ingresos por esta actividad en un 30,5% respecto al año anterior.

Asimismo, es relevante señalar que el proceso de licitación para operar las concesiones de los servicios de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat, ha concluido en febrero de 2018. Con esta nueva oferta se incrementa la superficie en un 19%, proporcionando una verdadera experiencia gastronómica a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, combinando las últimas tendencias de restauración con la tradición y sabor local. Como resultado de este proceso los ingresos para esta línea en Barcelona, si considerásemos un año completo tendrán un incremento de cerca del 30%.

- ▶ Adicionalmente, hay que destacar que se mantienen los niveles de eficiencia de costes (el margen de EBITDA se sitúa en 2017 en el 64,4%), si bien los gastos totales del período (sin incluir amortizaciones) crecen un 1,3% respecto a 2016, ligeramente afectados por la mayor actividad y la tendencia al alza del coste de la mayoría de los servicios adjudicados desde finales de 2016, que se continuará notando en los gastos operativos de forma progresiva a lo largo de 2018.

En este sentido, cabe señalar que durante la segunda mitad del año se ha hecho visible la presión de costes que está afectando a los proveedores de servicios de Aena, a través de las jornadas de huelgas convocadas por los trabajadores de varias empresas que prestan sus servicios en la red española.

- ▶ En el aspecto laboral, hay que indicar que el 25 de septiembre la Compañía alcanzó un preacuerdo con las organizaciones sindicales en materia de retribución, empleo, medidas de conciliación y prórroga del convenio colectivo hasta el 31 de diciembre de

<sup>1</sup> En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

2021, como resultado del proceso de negociación llevado a cabo. El impacto en el período asciende a 8,5 millones de euros. Este acuerdo ha sido ratificado con fecha 31 de enero de 2018.

- ▶ El EBITDA del ejercicio ha aumentado hasta 2.460,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 10,5% respecto a 2016.
- ▶ El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.594,2 millones de euros frente a 1.504,5 millones de euros en el año anterior y el resultado del ejercicio asciende a 1.219,8 millones de euros, un 6,2% superior al registrado el año anterior (1.148,1 millones de euros).

Este aumento es especialmente significativo, dado que en 2016 el resultado antes de impuestos y el resultado del ejercicio recogían el impacto extraordinario de la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos en el Aeropuerto Adolfo Suárez

Madrid-Barajas (204,9 y 153,7 millones de euros respectivamente).

Excluyendo este efecto, el beneficio antes de impuestos de Aena y el beneficio neto habrían aumentado en 2017 un 22,7%.

- ▶ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha aumentado hasta 1.954,3 millones de euros, frente a los 1.772,3 millones de euros en 2016 (aumento del 10,3%), reduciendo los niveles de endeudamiento.
- ▶ En relación con la ejecución de las inversiones, en 2017 la inversión pagada ascendió a 305,0 millones de euros, habiéndose centrado en seguridad y en mejoras en mantenimiento.
- ▶ Este desempeño operativo y financiero sigue reflejado en la evolución de la cotización de Aena que durante 2017 se ha revalorizado un 30,4%, hasta 169,0 euros por acción, frente a la evolución del IBEX35 que aumentó un 7,4%. Durante el citado período la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,7

euros y un mínimo de 129,7 euros.

- ▶ Con fecha 16 de octubre de 2017, el Consejo de Administración de Aena nombró a D. Jaime García-Legaz Ponce como Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado de la Sociedad tras la dimisión de D. José Manuel Vargas Gómez. El primer compromiso adquirido por el nuevo Presidente ha sido trabajar en un plan estratégico que cubra el período 2018-2021.
- ▶ El Consejo de Administración de Aena ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas, la distribución de un dividendo de 6,50 euros brutos por acción con cargo a resultados de 2017. Este dividendo, que supone distribuir el 80% del beneficio neto, representa un incremento del 69,7%.

## 2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

### 2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa la senda de crecimiento. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística<sup>1</sup>, la variación del Producto Interior Bruto (PIB) de España en el cuarto trimestre de 2017 respecto al mismo trimestre del año anterior se sitúa en el 3,1%, situando la estimación del crecimiento en el conjunto del año respecto a 2016 en un 3,1%.

Este crecimiento económico favorece al transporte aéreo, el cual es un sector estratégico para España por su impacto económico y social, así como por su vinculación al turismo. Además, contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial.

Los indicadores relacionados con el turismo en España han continuado la evolución positiva mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que la aportación de la actividad turística al PIB supuso el 11,2% en el año 2016, de acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística. Durante 2017 visitaron España 81,8 millones de turistas internacionales, un 8,6% más que en 2016, situándose como el segundo país más visitado del mundo.

Por países, los principales emisores son Reino Unido (18,8 millones de

turistas y un incremento anual del 6,2% respecto a 2016), Alemania (11,9 millones de turistas y un aumento del 6,1%) y Francia (11,2 millones de turistas y una ligera disminución del 0,1%).

Con relación a la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que en la red de aeropuertos de Aena en España, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido representan el 18,2% del tráfico total de pasajeros. No obstante, cabe indicar que los datos del turismo del mes de diciembre muestran un descenso del 7,6% del número de visitantes del Reino Unido en dicho mes, si bien es pronto para determinar si se trata de un hecho aislado o de una tendencia.

Por Comunidades Autónomas, Cataluña vuelve a mostrarse en 2017 como el primer destino elegido por los turistas (más de 19,0 millones, +5,0% respecto a 2016), seguida de Canarias (14,2 millones, +7,2%) y Baleares (13,8 millones, +6,1%).

En diciembre, el número de turistas internacionales que visitaron Cataluña disminuyó un 13,9% y un 2,0% el de visitantes en las Islas Baleares.

Por vías de acceso, la aeroportuaria es la utilizada por el mayor número de turistas extranjeros que viajaron a España durante el último año, 66,6 millones (el 81,5% del total), por carretera llegaron el 15,7% y el 2,8% utilizaron otros medios de

transporte (puertos y tren). Dicho esto, conviene resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea, con una cuota del tráfico europeo con destinos en dicha región del 27,0%.



Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso en 2017

### 2.2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

En 2017, los aeropuertos de la red de Aena han cerrado el año con más de 249,2 millones de pasajeros, lo que supone un 8,2% más que el año anterior, batiendo un récord histórico. Este crecimiento continúa impulsado por los excelentes datos del sector turístico que ha vuelto a alcanzar un récord, favorecido por diversos factores como el aumento de la población que accede a viajes y a ocio, la estabilidad de las condiciones macroeconómicas en la Eurozona y en los principales países origen del

<sup>1</sup> Estimación publicada el 30 de enero de 2018.

<sup>2</sup> Datos provisionales publicados por el Instituto Nacional de Estadística el 1 de febrero de 2018.

turismo internacional que visita España, la inestabilidad geopolítica que se mantiene en destinos turísticos del Mediterráneo y el nivel del precio del combustible que contribuyen a la creciente actividad de la aerolíneas europeas.

En 2017 la contribución del tráfico internacional y nacional se mantienen estables en el 70,5% y el 29,5% respectivamente. El crecimiento de los pasajeros internacionales ha alcanzado el 8,4% y el del tráfico nacional el 8,1%.

En número de aeronaves, se han registrado 2.174.263 operaciones, lo que supone un incremento del 6,3% respecto al año anterior.

Y el volumen de mercancías ha crecido un 15,0% en 2017, situándose en 918.306 toneladas.



Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

### 2.3. Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

El reparto porcentual de pasajeros se mantiene concentrado de forma significativa en los siete principales aeropuertos de la red, si bien prácticamente todos los aeropuertos han experimentado un crecimiento relevante:

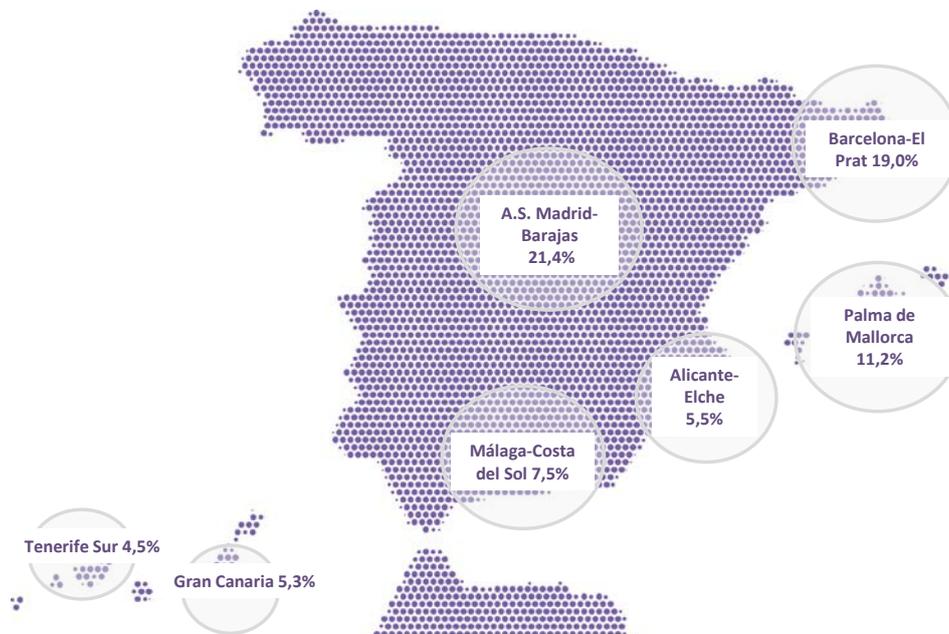


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total	Miles	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	53,4	5,9%	21,4%	387,6	2,5%	17,8%	470.796	13,1%	51,3%
Barcelona-El Prat	47,3	7,1%	19,0%	323,5	5,1%	14,9%	156.105	14,9%	17,0%
Palma de Mallorca	28,0	6,5%	11,2%	208,8	5,6%	9,6%	10.191	-2,5%	1,1%
Total Grupo Canarias	44,0	8,8%	17,7%	381,0	6,9%	17,5%	37.344	0,3%	4,1%
Total Grupo I	62,5	11,0%	25,1%	521,3	7,0%	24,0%	37.370	12,4%	4,1%
Total Grupo II	12,8	11,3%	5,1%	180,1	4,3%	8,3%	145.844	28,8%	15,9%
Total Grupo III	1,3	10,6%	0,5%	172,0	18,4%	7,9%	60.655	15,9%	6,6%
<b>TOTAL</b>	<b>249,2</b>	<b>8,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.174,3</b>	<b>6,3%</b>	<b>100,0%</b>	<b>918.306</b>	<b>15,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

El Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 21,4% del total de pasajeros (53,4 millones). En 2017, su número de pasajeros ha aumentado un 5,9% respecto al año anterior (+6,7% el tráfico internacional y +4,1% el nacional).

En cuanto al número de operaciones, en el último año han operado un total de 387.566 aeronaves, un 2,5% más que en 2016. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 13,1% hasta las 470.796 toneladas transportadas.



Imagen 1. Terminal T4 - Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

En el Aeropuerto **Barcelona-El Prat**, los pasajeros crecen un 7,1% respecto a 2016 (+6,8% el tráfico internacional y +7,7% el nacional), hasta alcanzar 47,3 millones.

Este crecimiento, no se ha visto afectado muy negativamente por los actos terroristas ocurridos en

Barcelona y Cambrils el 18 de agosto, ni por el entorno político de Cataluña.

En número de operaciones se han registrado 323.539 movimientos, lo que supone un incremento interanual del 5,1%, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancías del 14,9%, hasta 156.105 toneladas.



Imagen 2. Plataforma - Aeropuerto Barcelona-El Prat

El aeropuerto de **Palma de Mallorca** ha alcanzado un tráfico de 28,0 millones de pasajeros y un crecimiento del 6,5% respecto a 2016 (+9,7% el tráfico nacional y +5,6% el internacional).

El número de operaciones de aeronaves ha aumentado un 5,6%, hasta alcanzar la cifra de 208.787.



Imagen 3. Interior terminal - Aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 44,0 millones (un 8,8% superior a 2016), de los cuales 28,8 millones corresponden a pasajeros de vuelos internacionales (7,6% de incremento) y 14,7 millones a pasajeros de vuelos nacionales (aumento del 11,7% respecto al año anterior).



Imagen 4. Vista aérea - Aeropuerto de La Palma

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I** creció un 11,0% durante 2017, hasta 62,5 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Valencia (16,3%), Málaga-Costa del Sol (11,7%) y Alicante-Elche

(11,1%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico internacional (+11,5%) como el nacional (+9,6%).



Imagen 5. Interior terminal - Aeropuerto Málaga-Costa del Sol

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 11,3%, hasta un total de 12,8 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido por la positiva evolución del tráfico internacional (+19,6%) y en menor medida por la del tráfico nacional (+6,1%).

En este grupo, cabe destacar el aumento del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza, que crece +29,1% frente al año anterior.

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado 1,3 millones de pasajeros, que supone un incremento del 10,6% respecto al año anterior.

Por su volumen de carga, es destacable el crecimiento del 16,0% registrado en el aeropuerto de Vitoria en 2017.



La actividad de **marketing aeroportuario** ha tenido un impacto muy positivo durante el año 2017, resultando en la apertura de 449 nuevas rutas<sup>1</sup> desde los aeropuertos de la red de Aena: 427 en destinos de corto/medio radio (57 con destinos domésticos y 370 europeos) y 22 en rutas de largo radio<sup>2</sup>.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de

Mallorca (80), Barcelona-El Prat (38), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (31) y Valencia (25 nuevas rutas).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Ryanair (86), Niki (56), Jet2 (33), Norwegian (23) y Eurowings (22).

En cuanto a las rutas de largo radio abiertas, cabe destacar que el Aeropuerto Barcelona-El Prat ha tenido un notable avance este año,

ya que desde el mismo se han abierto 15 nuevas rutas (8 de ellas con Norteamérica, 4 con Asia y 3 con Latinoamérica) por parte de las siguientes aerolíneas: Level (4) a Buenos Aires, Los Ángeles, La Habana y Oakland; Norwegian (4) a Nueva York, Los Ángeles, Fort Lauderdale y Oakland; Cathay Pacific a Hong Kong; Korean Air a Seúl; Air China a Shanghái; Mahan Air a Teherán; American Airlines a

<sup>1</sup> Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2017 y menos de 1.000 en 2016.

<sup>2</sup> Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

Chicago; Sata a Boston (vía Punta Delgada); y Plus Ultra a La Habana.

Desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, destacan las siguientes rutas de largo radio: Air

Europa a San Pedro de Sula, Recife y Boston (sólo en la temporada verano); Plus Ultra a Santiago de Chile; Evelop a Jamaica; Estelar Latinoamérica a Caracas; y Wamos a Varadero.

Por otra parte, en el aeropuerto de Palma de Mallorca se han abierto en 2017 cuatro bases de las compañías Easyjet, Jet2, Germania y Eurowings.

Respecto a la distribución del tráfico por **áreas geográficas** se mantiene prácticamente estable, siendo especialmente destacable el incremento de pasajeros con "Asia y otros" que ha alcanzado el 76,2% y aunque en términos absolutos este mercado continúa representando un volumen reducido, pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas por la Compañía, así como las llevadas a cabo por diferentes instituciones para promocionar el destino "España" en dicha región, las cuales han impulsado el aumento de las rutas en este mercado que cuenta con 15 destinos (frente a 9 en 2016).

Región	Pasajeros 2017	Variación %
Europa <sup>1</sup>	156.553.587	8,0%
España	73.438.358	8,0%
Latinoamérica	7.135.432	6,2%
Norteamérica <sup>2</sup>	5.124.059	13,1%
África	3.097.647	8,2%
Oriente medio	2.992.394	9,4%
Asia y Otros	881.567	76,2%
<b>TOTAL</b>	<b>249.223.044</b>	<b>8,2%</b>

<sup>1</sup> Excluye España

<sup>2</sup> Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

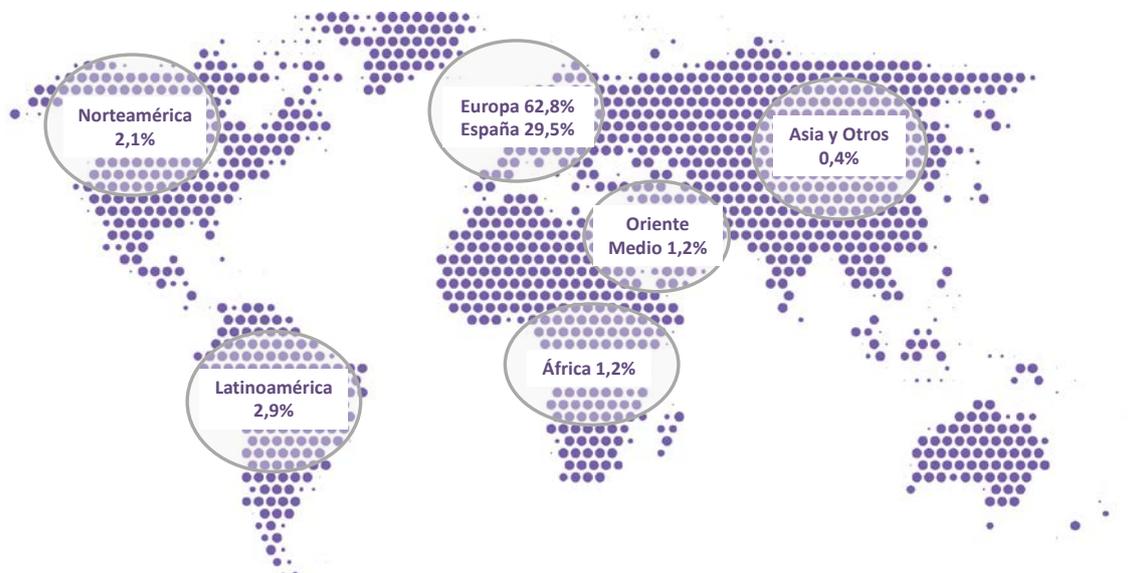


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por **países**, el ranking se mantiene estable, con España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia (cinco países) concentrando el 70% del tráfico total.

Es especialmente reseñable que el tráfico de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido ha seguido mostrando un comportamiento positivo y con respecto a 2016 ha crecido un 9,0% (más de 3.700.000 pasajeros), si bien durante el último trimestre de 2017 se observa una progresiva desaceleración del crecimiento debido a la debilidad de la libra y a la situación de la economía británica, así como a la recuperación de algunos destinos competidores como Turquía, con efecto en la demanda.

Dicha desaceleración ha llevado a registrar en el mes de diciembre una disminución del 2,8% de los pasajeros con el Reino Unido afectada por los vuelos aún no operados en los slots de la aerolínea Monarch.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2017	2016	%	Pasajeros	2017	2016
España	73.438.358	67.978.770	8,0%	5.459.588	29,5%	29,5%
Reino Unido	45.461.099	41.701.009	9,0%	3.760.090	18,2%	18,1%
Alemania	28.676.238	27.729.971	3,4%	946.267	11,5%	12,0%
Italia	14.026.867	13.031.946	7,6%	994.921	5,6%	5,7%
Francia	12.355.015	11.801.750	4,7%	553.265	5,0%	5,1%
Holanda	8.604.443	7.588.189	13,4%	1.016.254	3,5%	3,3%
Suiza	6.391.061	6.127.187	4,3%	263.874	2,6%	2,7%
Belgica	5.989.852	5.672.109	5,6%	317.743	2,4%	2,5%
Portugal	4.296.233	3.612.387	18,9%	683.846	1,7%	1,6%
Irlanda	4.166.935	3.948.529	5,5%	218.406	1,7%	1,7%
Suecia	4.048.155	3.452.789	17,2%	595.366	1,6%	1,5%
Estados Unidos	3.719.985	3.296.614	12,8%	423.371	1,5%	1,4%
Dinamarca	3.442.213	3.114.183	10,5%	328.030	1,4%	1,4%
Noruega	3.190.934	3.012.432	5,9%	178.502	1,3%	1,3%
Polonia	2.472.076	2.124.677	16,4%	347.399	1,0%	0,9%
<b>Total Top 15</b>	<b>220.279.464</b>	<b>204.192.542</b>	<b>7,9%</b>	<b>16.086.922</b>	<b>88,4%</b>	<b>88,7%</b>
<b>Resto de países</b>	<b>28.943.580</b>	<b>26.038.798</b>	<b>11,2%</b>	<b>2.904.782</b>	<b>11,6%</b>	<b>11,3%</b>
<b>Total Pasajeros</b>	<b>249.223.044</b>	<b>230.231.340</b>	<b>8,2%</b>	<b>18.991.704</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de **compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste consolidan el crecimiento de su cuota y representan el 53,9% del total (51,6% en 2016), correspondiendo el restante 46,1% a compañías tradicionales (48,4% en 2016). No obstante, el grado de concentración se mantiene moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y Level, alcanza una cuota del 26,0% del total de tráfico de pasajeros en 2017 (26,2% en 2016) y Ryanair una cuota del 17,7% (17,3% en 2016). Asimismo, es relevante mencionar el aumento de la actividad de la compañía aérea Jet2.Com, un 52,1% de crecimiento de pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido, hacia destinos turísticos en España.

La actividad de largo radio de las compañías de bajo coste es aún incipiente en España. Desde que en el mes de junio Norwegian y Level establecieran nuevas rutas desde Barcelona, el tráfico total de estas rutas ha sumado 307.000 pasajeros hasta diciembre de 2017.

Adicionalmente, es relevante señalar el proceso de consolidación que está viviendo la industria de aviación europea, del que cabe esperar la concentración de operaciones en un número menor de aerolíneas y que implica la reabsorción de pasajeros. En este sentido, si bien a lo largo del período Alitalia, Air Belin, Monarch y Niki han reducido/cesado, su impacto en Aena no ha sido material, dado que la mayoría de las rutas que cubrían estas aerolíneas han seguido siendo operadas por otras compañías aéreas.

Compañía	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2017	2016	%	Pasajeros	2017	2016
Ryanair	44.026.617	39.857.790	10,5%	4.168.827	17,7%	17,3%
Vueling	34.802.563	32.235.760	8,0%	2.566.803	14,0%	14,0%
Iberia	17.306.385	16.591.665	4,3%	714.720	6,9%	7,2%
Air Europa	15.652.871	16.185.061	-3,3%	-532.190	6,3%	7,0%
Easyjet	15.434.439	13.861.134	11,4%	1.573.305	6,2%	6,0%
Norwegian Air	9.772.231	7.750.724	26,1%	2.021.507	3,9%	3,4%
Iberia Express	8.577.187	7.641.353	12,2%	935.834	3,4%	3,3%
Air Nostrum	7.748.709	7.540.063	2,8%	208.646	3,1%	3,3%
Grupo Binter	6.148.079	5.324.997	15,5%	823.082	2,5%	2,3%
Jet2.Com	6.057.937	3.982.830	52,1%	2.075.107	2,4%	1,7%
<b>Total Pasajeros</b>	<b>165.527.018</b>	<b>150.971.377</b>	<b>9,6%</b>	<b>14.555.641</b>	<b>66,4%</b>	<b>65,6%</b>
<b>Total Pasajeros Bajo Coste<sup>(4)</sup></b>	<b>134.283.235</b>	<b>118.793.085</b>	<b>13,0%</b>	<b>15.490.150</b>	<b>53,9%</b>	<b>51,6%</b>

<sup>(1)</sup> Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. Ltd.

<sup>(2)</sup> Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

<sup>(3)</sup> Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

<sup>(4)</sup> Incluye el tráfico de pasajeros de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

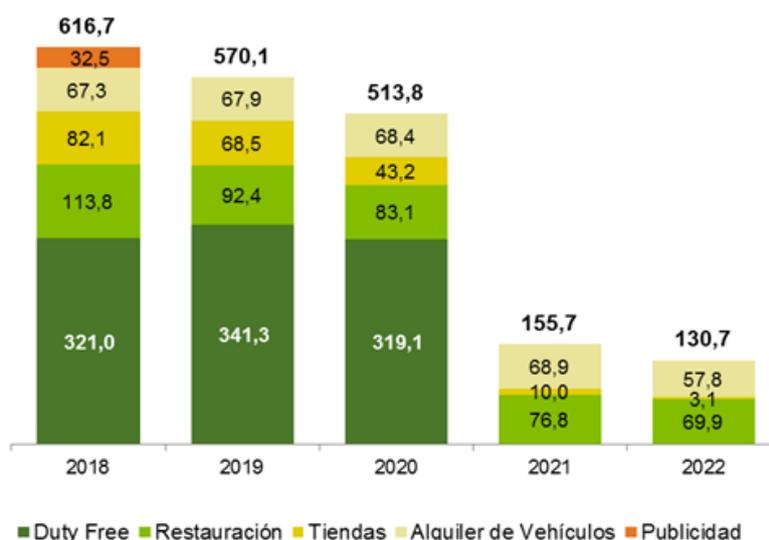
**Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas**

## 2.4. Actividad comercial

La actividad comercial es una parte fundamental en la experiencia de los pasajeros que transitan por nuestros aeropuertos. Por ello, Aena enfoca sus esfuerzos en satisfacer las necesidades y las demandas de los distintos perfiles de usuarios, adaptando la oferta comercial y haciéndola cada vez más atractiva para los clientes. Esta mejora, además, contribuye al aumento de los ingresos comerciales.

Durante el año 2017, los ingresos ordinarios de la actividad comercial han alcanzado 1.049,3 millones de euros y representan el 26,5% del total de los ingresos ordinarios. Esto supone un incremento del 11,2% respecto a 2016, destacando la aportación de los siete primeros aeropuertos de la red que representa el 79,6% del total. Este crecimiento proviene principalmente de la evolución favorable del tráfico de pasajeros, así como del impulso que se ha dado a la actividad comercial con nuevas licitaciones que mejoran las condiciones contractuales y dan entrada en los aeropuertos a nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

En cuanto a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena establecen una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado. El siguiente gráfico muestra, por líneas de negocio, la evolución para los próximos 5 años de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2017:



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

*Cifras en millones de euros. Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Los servicios comerciales de tiendas incluyen contratos de otras explotaciones comerciales: servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).*

El ratio de ingresos comerciales por pasajero se sitúa en el año 2017 en 4,2€ mejorando respecto al mismo periodo del 2016 (4,1€). Dicho ratio engloba en los ingresos de las actividades comerciales dentro del terminal los procedentes de los aparcamientos y no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Adicionalmente, es reseñable que en el ámbito del marketing, en el tercer trimestre se ha iniciado el desarrollo de la estrategia para la implantación de la Transformación Digital en Aena, con el fin de mejorar la experiencia del pasajero, incrementar los ingresos comerciales e iniciar un cambio cultural y de trabajo dentro de la Compañía. Dentro de esta estrategia, se van a identificar e implantar proyectos en cinco líneas de actuación: la mejora de la experiencia del pasajero, el desarrollo del comercio electrónico, los negocios con terceras empresas, la digitalización de negocios en propio y el impulso de nuestro programa de fidelización "Aena Club Cliente".

## 3. Áreas de negocio

A continuación se describen los principales aspectos de las áreas de negocio de Aena y se muestran las principales magnitudes de resultados al 31 de diciembre de 2017 desglosadas por segmentos. El segmento aeropuertos aporta el 98,5% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica contribuye con el 63,0% y la actividad comercial con un 35,5%) y el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,5%.

### 3.1. Segmento aeropuertos

#### 3.1.1 Actividad aeronáutica

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

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, que constituye el instrumento básico que define las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos españoles de Aena.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), modificando 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 período de 5 años, y 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 período 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 en 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 por este concepto supondría un  $\pm 2\%$  del IMAP.

Aena estima haber cumplido durante 2017 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. En cuanto a los niveles de calidad exigidos, en términos generales se

ha producido un sobrecumplimiento de los objetivos marcados por el DORA, si bien en algunos casos aislados la valoración obtenida ha resultado inferior al índice de referencia. Durante el ejercicio 2018 se trabajará en la mejora de los resultados de estos indicadores, si bien el sistema de cálculo de bonificaciones establecido en el DORA permite que los incumplimientos sean compensados en exceso por los resultados obtenidos en aeropuertos por encima del indicador. Respecto a la ejecución de las inversiones de carácter estratégico planificadas en el DORA para 2017, al 31 de diciembre estaba cumplido el plazo de finalización establecido para la inversión estratégica de dicho período.

El DORA también fija un mecanismo de caja doble o dual till por el que los costes de los servicios aeroportuarios básicos, sujetos a prestaciones públicas patrimoniales se cubrirán exclusivamente con los ingresos generados por dichos servicios a partir de 2018.

Igualmente, establece que el IMAP se ajustará por un porcentaje de incremento o decremento de precios ("factor P") para reconocer el impacto que sobre la base de costes del operador, tendrían las variaciones del precio de inputs fuera del control del operador. Este índice está pendiente de ser determinado reglamentariamente.

Por otra parte, para el ejercicio 2017 la diferencia entre el IMAP aprobado

en el DORA y el IMAP real ha supuesto una diferencia en ingresos de 57,8 millones de euros que deberán incorporarse en la revisión de las tarifas de 2019 a través del "factor K<sup>1</sup>", capitalizados al coste del capital del periodo regulatorio (6,98%).

### Nuevo esquema de incentivos comerciales

Por otra parte, y de acuerdo a 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, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- ▶ Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio
- ▶ 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

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 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.

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.

En aplicación de este esquema de incentivos, el Consejo de Administración de Aena acordó que para la temporada de verano de 2017 (primera temporada en la que el nuevo esquema de incentivos es de aplicación), que a estos efectos comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizará el 31 de octubre de 2017, así como para la temporada de invierno de 2017 que igualmente a estos efectos abarca del 1 de noviembre de 2017 al 31 de marzo de 2018, el descuento aplicable en el caso de los dos primeros incentivos (por nuevas rutas y por crecimiento del número de pasajeros en rutas existentes) será del 75% de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros en la primera temporada y del 25% en la temporada equivalente siguiente.

En estas dos primeras temporadas el incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas ya existentes de corto y medio radio se aplicará a aquellos aeropuertos con un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros.

En el caso del incentivo por crecimiento en los aeropuertos estacionales, el descuento será del 5% en las dos primeras temporadas bajas sucesivas en las que será de aplicación.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica durante 2017:

<sup>1</sup> El factor K recoge la diferencia entre el Ingreso Máximo anual por pasajero (IMAP) aprobado en el DORA y el IMAP real para el ejercicio 2017. La metodología de cálculo se determina en el párrafo 2 del Anexo IX de la Ley 18/2014.

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.638.505	2.498.024	140.481	5,6%
Prestaciones Patrimoniales <sup>(1)</sup>	2.562.051	2.426.613	135.438	5,6%
Pasajeros	1.166.406	1.079.620	86.786	8,0%
Aterrizajes	697.341	681.395	15.946	2,3%
Seguridad	419.869	396.205	23.664	6,0%
Pasarelas Telescópicas	110.166	109.054	1.112	1,0%
Handling	90.432	85.960	4.472	5,2%
Carburante	33.535	31.885	1.650	5,2%
Estacionamientos	34.188	32.821	1.367	4,2%
Catering	10.114	9.673	441	4,6%
Resto de Servicios Aeroportuarios <sup>(2)</sup>	76.454	71.411	5.043	7,1%
Otros ingresos de explotación	53.848	50.926	2.922	5,7%
Total Ingresos	2.692.353	2.548.950	143.403	5,6%
Total gastos (incluye amortización) <sup>(3)</sup>	-1.774.813	-1.812.574	-37.761	-2,1%
EBITDA <sup>(4)</sup>	1.548.960	1.402.687	146.273	10,4%

<sup>(1)</sup> Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 36,4 millones de euros en 2017 (67,7 millones de euros en 2016).

<sup>(2)</sup> Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización 400 Hz, Servicio Contra Incendios, Mostradores y Otros Ingresos.

<sup>(3)</sup> De conformidad con el DORA aprobado el 27 de Enero de 2017 y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 39,4 millones de euros incluyendo el Coste de capital al 6,98 % con el siguiente desglose: Personal 1,5 M€, Otros Gastos de Explotación 11,6 M€, Amortización 12,2 M€ y Coste de Capital 14,1 M€. Por tanto, se ha procedido a minorar el coste de la actividad aeroportuaria en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, tras pasándose dichos gastos a los servicios comerciales.

<sup>(4)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

**Tabla 5. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica**

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.692,3 millones de euros (+5,6% respecto a 2016), debido a la positiva evolución del tráfico (8,2% de incremento en el tráfico de pasajeros y 6,3% de incremento en el número de aeronaves) y por el menor impacto de los incentivos al tráfico (36,4 millones de euros en 2017 frente a 67,7 millones de euros en 2016) que corresponden a la segunda anualidad de los incentivos aprobados en 2016, y a los nuevos incentivos aplicados desde el 1 de abril de 2017.

Estos incrementos, se han visto parcialmente compensados por la reducción de las tarifas aeroportuarias del 1,9% desde el 1 de marzo de 2016 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2017 (56,9 millones de menor ingreso).

La bonificación por pasajero en conexión, que aumentó del 35% al 40% en marzo de 2016, ha alcanzado 69,7 millones de euros, en línea con el importe de 2016 (70,4 millones de euros).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.774,8 millones de euros, un 2,1% inferiores a los registrados en 2016. Este descenso se debe principalmente a la reasignación de costes de la actividad aeronáutica según lo establecido en el DORA (-25,3 millones de euros excluyendo el coste de capital). Esta disminución se ha visto parcialmente compensada por el incremento de los gastos de personal. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 10,4%, hasta 1.549,0 millones de euros.

Desde el punto de vista operativo, además de ser destacable el incremento de tráfico, es relevante indicar que al cierre de 2017 se encuentran certificados todos los aeropuertos propiedad de Aena, conforme al Reglamento UE 139/2014.

El 7 de abril se aprobó el Reglamento Europeo 2017/458 relativo al refuerzo de los controles de pasaportes mediante la comprobación en las bases de datos pertinentes en las fronteras exteriores, cuya aplicación ha generado en varios aeropuertos de la red mayores tiempos de espera en el control fronterizo de llegadas y salidas, afectando a la gestión del tráfico de pasajeros e impactando negativamente en la actividad

comercial de los aeropuertos más afectados.

Para mejorar la gestión eficaz del tráfico, el Ministerio del Interior (a quién corresponde el cumplimiento de esta normativa) junto con Aena, han llevado a cabo acciones para

atender la mayor actividad del control de la frontera y están trabajando en planes a medio y largo plazo para adecuar las instalaciones y los diseños funcionales de las infraestructuras, y para dotarlas de equipos automáticos de control de fronteras

ABC (*Automated Border Control*) al objeto de cumplir con los requerimientos del RE 2017/458 de forma más eficaz, dado el volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, especialmente el tráfico internacional extra Schengen.

En cuanto a las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante 2017, relacionadas con el objetivo principal de Aena de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías, cabe destacar las siguientes:

## Servicios a pasajero

Con el objeto de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, Aena lleva a cabo, de forma continua, actuaciones tanto en los edificios terminales como en los accesos.

### Sistemas de información

En la mejora de la orientación dentro de la terminal con actuaciones en señalización estática y en el servicio de información al público, se destacan las siguientes actuaciones:

- La mejora de la señalética de emergencia, información en los controles de seguridad y en las puertas de embarque en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Gran Canaria y Palma de Mallorca.
- La instalación de nuevos mostradores, puntos de información en los módulos de embarque y nuevos planos de ubicación en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Málaga.



Imagen 6. Nuevo punto de información en el aeropuerto de Palma de Mallorca



Imagen 7. Nuevo plano de ubicación en el aeropuerto de Málaga

- La instalación de nuevas pantallas de información al pasajero (SIPA) en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Alicante y A Coruña, con nuevo formato de mayor visibilidad y facilidad de búsqueda de vuelos.

### Limpeza

Las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la experiencia del pasajero en esta área se han centrado en la remodelación de aseos, el tratamiento superficial de suelos, en limpiezas de fachadas y en la instalación de dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, entre otras acciones.

- La renovación y modernización de aseos se ha realizado en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Valencia, Girona, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Fuerteventura, Lanzarote, Granada, Asturias, Santiago y Almería.



Imagen 8. Remodelación aseos. Aeropuerto de Alicante

- Para la medición de la calidad percibida por el pasajero, se han instalado dispositivos "Happy or not" a la salida de los aseos en 33 aeropuertos de la red.



Imagen 9. Dispositivo "Happy or not" a la salida de aseos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

### Confort

A fin de garantizar el confort del pasajero durante su estancia en los aeropuertos, Aena presta especial atención a las zonas de espera, centrando las actuaciones en la mejora de la iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan en este período:

- La mejora de la climatización y el aislamiento térmico llevados a cabo en varios aeropuertos:

Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria, Alicante, Lanzarote y Palma de Mallorca.



Imagen 10. Nueva enfriadora del módulo A de embarque en Palma de Mallorca

- La impermeabilización de cubiertas y fachadas en distintos aeropuertos, como en el aeropuerto de Tenerife Norte y en el aeropuerto de Fuerteventura.
- La renovación de suelos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga, Sevilla, Tenerife Norte, Lanzarote y Reus.



Imagen 11. Renovación de pavimento en el hall de la T2B del aeropuerto de Barcelona

- La reordenación de la zona de espera de los pasajeros en colas de facturación en el Aeropuerto Alicante-Elche.
- La ampliación del vestíbulo de llegadas Schengen del aeropuerto de Gran Canaria generándose un hall de 200 m<sup>2</sup>.
- Mejora de la iluminación en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sevilla.
- Mejora de la plaza comercial Premium del terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 12. Mejora plaza comercial. Aeropuerto AS Madrid-Barajas

- La nuevas estaciones de trabajo con tomas de corriente para la carga de equipos instaladas en las dos terminales del aeropuerto de Barcelona, en las salas de embarque 10 y 11 de la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y en las zonas de embarque de las terminales de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Gran Canaria, Menorca, Girona y Zaragoza.
- Se han instalado elementos de carga eléctrica en diferentes puntos del edificio terminal de los aeropuertos de Málaga y Gran Canaria.
- Se han renovado e incrementado el número de bancadas en varios aeropuertos. Destaca el aeropuerto de Palma de Mallorca con un total de 2.553 nuevas bancadas, que representan 11.105 asientos, un 11% de incremento. También en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Valencia, Bilbao, Menorca y la Gomera. Asimismo, en el aeropuerto de Málaga se han incorporado asientos para largas esperas y emergencias.



Imagen 13. Asientos en la Sala Multiusos del aeropuerto de Málaga

## Servicio PMR

Con el fin de satisfacer las necesidades que requieren los pasajeros con movilidad reducida (PMR), durante 2017:

- Se han instalado accesos en los controles de las terminales T1 y T4 del aeropuerto de Madrid.



Imagen 14. Instalación de accesos PMR en los controles de T1 y T4 del aeropuerto de Madrid

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca han sido instalados dos nuevos ascensores en el módulo A, para uso exclusivo de PMR.
- Y en el aeropuerto de Fuerteventura se ha ubicado un nuevo punto de atención a PMR dentro de la zona de embarque.
- Adicionalmente, es relevante mencionar que en el mes de diciembre Aena ha adjudicado la prestación de este servicio, para 20 aeropuertos de la red, por un período de cuatro años (prorrogable hasta dos años adicionales) y un importe total de la adjudicación de 272,5 millones de euros. Los contratos se formalizarán en 2018.

## Otros servicios al pasajero

- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés se han construido nuevas áreas de espera que incluyen zona de juegos, zona de padres desde la que poder vigilar a sus hijos, biblioteca, zona de retroproyección, sala de lactancia con microondas y aseo con cambia pañales en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Santiago de Compostela, Menorca y Málaga.

En este último aeropuerto, cabe destacar que se han instalado 7 nuevas áreas de juego en diversas zonas del edificio terminal (facturación, llegadas y muelles B, C y D).



Imagen 15. Área de juego en el aeropuerto de Málaga.

- Wifi gratuito, de alta velocidad y sin publicidad en los principales aeropuertos de la red de Aena.



## Accesos

- Se ha coordinado con Metro de Madrid la organización de los flujos de pasajeros con motivo del cierre de la línea 8 de metro en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- En el Aeropuerto Barcelona El-Prat, ha sido sustituida por ADIF la antigua pasarela de RENFE de comunicación entre la terminal T2 y estación de trenes, reacondicionándose la zona de conexión con la terminal.

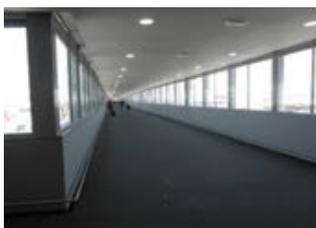


Imagen 16. Renovación pasarela RENFE. Aeropuerto de Barcelona

- Se han realizado mejoras en los aeropuertos de Gran Canaria (urbanización, viales y creación de una bolsa para taxis), Tenerife Sur (sistema de alumbrado del vial de acceso) y de Zaragoza (nueva rotonda de acceso al aeropuerto).

## Operaciones

En el ámbito operativo es relevante destacar que todos los aeropuertos propiedad de Aena han obtenido la certificación de aeródromo conforme a la normativa europea, un proceso exigente de adaptación de las infraestructuras a la reglamentación europea y nacional.

Adicionalmente, al objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su actividad en los aeropuertos, regularmente se realizan diversas actuaciones, destacando en el 2017 las siguientes:

### Campo de vuelos y plataforma

- En el aeropuerto de Barcelona se ha llevado a cabo la regeneración del pavimento de la pista principal 07L/25R, además de la renovación del balizamiento y la mejora del pavimento de las salidas rápidas. También en la calle de rodaje T0 del aeropuerto de Reus y en la pista de vuelos del aeropuerto de Son Bonet.



Imagen 17. Regeneración pista. Aeropuerto Son Bonet

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, la ejecución de dos nuevas calles de acceso a cabecera 24R en pista norte y de tres nuevas calles de acceso a cabecera 06R en pista sur para la mejora de la gestión de las operaciones de aeronaves de gran envergadura.



Imagen 18. Nuevas calles de acceso. Aeropuerto de Palma de Mallorca

- Instalación de barreras anti-chorro, que reducen los tiempos de escala y los tiempos de rodaje en plataforma, al simplificar las maniobras de puesta en marcha y retroceso de las aeronaves. Como ejemplo, tenemos la del aeropuerto de Gran Canaria.



Imagen 19. Barreras anti-chorro. Aeropuerto de Gran Canaria

- Instalación de barreras acústicas, como la situada en la cabecera 06R del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Finalización de la mejora de pavimentos para reparar deterioros de distinta naturaleza en zonas del campo de vuelos, puntos de retroceso y zonas de rodadura del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.
- Actuaciones derivadas del cambio de la designación de pista del aeropuerto de Tenerife Sur (señalización vertical y horizontal y modificación del sistema de mando y presentación de balizamiento).
- Actuaciones en línea de costa en cabecera 03 del aeropuerto de Lanzarote para dotarla de RESA (área de seguridad de extremo de pista), y en el campo de vuelos del aeropuerto de La Palma.
- Integración de los aeropuertos de Gran Canaria y Málaga-Costa

del Sol en la red ATM como Torre Avanzada, para mejorar la gestión del tránsito aéreo y la puntualidad.

## Seguridad operacional

En éste ámbito, además de la certificación de aeropuertos de acuerdo a la reglamentación de la unión europea 139/2014, cabe señalar otras actuaciones, como:

- La renovación del antiguo vallado de zonas críticas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, concretamente del localizador 24R, localizador 06L, localizador 24 L y Senda 24 L.
- El nuevo centro de coordinación en el aeropuerto de Santiago.
- La optimización y reducción de los tiempos de cierre de pista para obras y mantenimiento de la instalación de ayudas visuales, con un nuevo sistema de monitorización de los cut-outs en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- En otro orden de cosas, se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo en el aeropuerto de Vitoria en un 55%.

## Handling

En cuanto a las actuaciones a destacar en handling:

- La instalación de 30 nuevos kioscos de la compañía Vueling en terminal T1 del aeropuerto de Barcelona para asegurar y agilizar la correcta facturación, sobre todo, en el periodo de máxima operación.



Imagen 20. Kioscos de facturación. Aeropuerto de Barcelona.

- La construcción de un nuevo patio de carritos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, para mejorar los tiempos de entrega de maletas.
- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, se han sustituido los servidores instalados en el control del Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) por nuevos servidores con tecnología actualizada que darán redundancia 100% al sistema. Asimismo, se han sustituido los sistemas informáticos de control de clasificadores del SATE permitiendo la gestión de datos en tiempo real.
- Nueva mensajería SMS y correo a los agentes handling para preavisos de tiempos de entrega de equipajes en el aeropuerto de Alicante.
- Reinspección automática de equipajes no acompañados para compañías aéreas en el aeropuerto de Madrid.

## Estacionamientos

Entre las actuaciones realizadas, se destacan:

- El rediseño de puestos de estacionamiento en la plataforma de aviación general del aeropuerto de Almería, incrementando el número de posiciones de 13 a 19.
- En el aeropuerto de Tenerife Sur, se han renovado las losas de la plataforma y de la red de hidrantes, se han configurado los puestos de estacionamiento de aeronaves y desplazado la calle de rodadura hacia el sur para eliminar la restricción de spam de la inner interna de plataforma.

## Carburante

- Como actuación destacada, es reseñable la puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de

combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso.

- En el aeropuerto de Zaragoza cabe destacar el acuerdo con CLH para la mejora de los tiempos de respuesta para el inicio del servicio.

## Seguridad

Adicionalmente a las acciones adoptadas con carácter inmediato para mejorar la gestión del tráfico en aplicación de la nueva normativa de control de fronteras, otras actuaciones se han llevado a cabo a lo largo del año en el ámbito de la seguridad, con el fin de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos de la red de Aena.

- En concreto, Aena ha reforzado el servicio de apoyo para la mejora de la asistencia al pasajero en el control de pasaportes y el fomento del uso de los sistemas ABC en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Alicante.



Imagen 21. Sistemas ABC. Aeropuerto de Barcelona.

- Se han incorporado cabinas de pasaportes en los aeropuertos de Madrid y Bilbao. En Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en los controles de llegadas y salidas de la T4S y en la T1 para aumentar la capacidad de la infraestructura y minimizar los tiempos de espera. En Bilbao, se ha incorporado una segunda

cabina en el control de pasaportes de llegadas. Y en el aeropuerto de Valencia, se han reubicado las cabinas de control de pasaportes para permitir un mayor número de controles simultáneos y reducir el tiempo de espera de los pasajeros.



Imagen 22. Nueva cabina para control de pasaportes en llegadas. Aeropuerto de Bilbao

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han implementado acciones de mejora de la gestión de tiempos de espera, a través de alarmas tanto en filtros de seguridad como en controles de pasaporte, y de la gestión de fila única en los controles de seguridad principales.
- La incorporación del asistente virtual que recibe a los pasajeros en los filtros de seguridad de salidas de P30 en terminal T1 y en terminal T2B de Barcelona. Se trata de un holograma que da indicaciones a los pasajeros en cinco idiomas (castellano, catalán, inglés, chino y ruso) para facilitarles el paso por los filtros de seguridad.
- Remodelación y ampliación de los filtros de seguridad para la mejora de los flujos en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Alicante, Granada, A Coruña, Jerez, Murcia San Javier, San Sebastián y Valladolid.



Imagen 23. Ampliación equipos de seguridad. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- Instalación de nuevos filtros de seguridad para familias con

bebés y mejoras para acceso exclusivo de empleados, buggys y para PMR.



Imagen 24. Nuevo filtro de familias. Aeropuerto de Málaga

## Instalaciones

### Recogida de equipajes

En las zonas de recogida de equipajes se destaca diversas actuaciones tales como:

- La instalación de dispositivos de medición de la calidad percibida "Happy or not" en 33 aeropuertos de la red.
- La apertura de una nueva zona de recogida en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona, dirigida a la operativa de llegadas del pasajero de easyJet, concentrando todas las operaciones de dicha compañía en una misma zona del aeropuerto.



Imagen 25. Nueva zona de recogida de equipajes del aeropuerto de Barcelona

- El nuevo hipódromo de recogida de equipajes en el aeropuerto de La Gomera y el plan de renovación de los hipódromos de la terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote.

### Pasarelas y puertas de embarque

Entre las actuaciones llevadas a cabo en este período relacionadas con el servicio de pasarelas destacan:

- La sustitución de las pasarelas T20, T22 y T23 en la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 26. Nueva pasarela. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- La puesta en marcha de las nuevas pasarelas 21 y 27 en el aeropuerto de Málaga.



Imagen 27. Nuevas pasarelas en el aeropuerto de Málaga

- La instalación de puertas automáticas en el desembarque de cada una de las pasarelas del aeropuerto de Tenerife Norte.
- La reapertura de la zona de puertas de embarque en los aeropuertos de Barcelona y de Fuerteventura (puertas de embarque 1 y 2 con pasarela doble, stand 15), aumentando el número de posiciones de contacto y el número de puertas de remoto.



Imagen 28. Mejora puertas embarque Aeropuerto de Barcelona

### 3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial.

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.049.251	943.645	105.606	11,2%
Otros ingresos de explotación	11.299	8.987	2.312	25,7%
Total Ingresos	1.060.550	952.632	107.918	11,3%
Total gastos (incluye amortización)	-294.427	-264.153	30.274	11,5%
EBITDA <sup>(1)</sup>	873.387	783.639	89.748	11,5%

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad comercial

En 2017, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron 11,3% respecto a 2016, hasta 1.060,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 1.049,3 millones de euros (el 27,9% del total de los ingresos ordinarios) que supone un incremento del 11,2% respecto a 2016 (943,6 millones de euros).

Este crecimiento se debe, además de a la evolución favorable del tráfico de pasajeros, a la mejora en las condiciones contractuales a través de la licitación de los diferentes concursos, que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

Por lo que respecta a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, es destacable que las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado de forma muy positiva en la evolución de sus ingresos.

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Servicios Comerciales Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	2017	2016	Miles de €	%	2017	2016
Tiendas libres de impuestos <sup>(1)</sup>	309.017	285.154	23.863	8,4%		
Tiendas <sup>(1)</sup>	91.703	89.659	2.044	2,3%		
Restauración	175.643	154.493	21.150	13,7%		
Alquiler de vehículos	149.373	114.466	34.907	30,5%		
Aparcamientos	132.013	121.554	10.459	8,6%		
Servicios VIP	41.053	32.597	8.456	25,9%		
Publicidad	31.561	30.290	1.271	4,2%		
Arrendamientos <sup>(2)</sup>	32.129	25.005	7.124	28,5%		
<b>Resto ingresos comerciales <sup>(2)(3)</sup></b>	<b>86.759</b>	<b>90.427</b>	<b>-3.668</b>	<b>-4,1%</b>		
<b>Ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>1.049.251</b>	<b>943.645</b>	<b>105.606</b>	<b>11,2%</b>	<b>79.234</b>	<b>67.275</b>

<sup>(1)</sup> En 2017 los ingresos de la Multi-tienda del aeropuerto de Fuerteventura, que hasta agosto de 2016 se registraron en la línea de Tiendas, han pasado a formar parte de la línea de Tiendas Duty Free al haberse incorporado al Contrato General de Tiendas Libres de Impuestos en dicha fecha. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas Duty Free asciende a +7,1% y el crecimiento de los ingresos de Tiendas a +6,4%.

<sup>(2)</sup> Los ingresos por arrendamientos de superficies para estaciones de telefonía móvil se han reclasificado a Arrendamientos (antes en Resto de ingresos comerciales). En base comparable, los ingresos de Arrendamientos ascienden un 1,5% y los ingresos de resto de ingresos comerciales aumentan un 9,7%.

<sup>(3)</sup> Incluye: Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Tabla 7. Análisis de las líneas de negocio comercial

En 2017, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas representa el 10,8% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (9,9% en 2016).

El total de gastos (incluyendo amortización) crece un 11,5%. Este incremento se ve afectado por la aplicación del DORA que reasigna costes de explotación entre la actividad aeronáutica y la actividad comercial por un importe de 25,3 millones de euros, incluyendo 12,2 millones de euros correspondientes a amortización. Excluyendo el efecto de la reasignación, el total de gastos del período habría crecido un 1,9% (5,0 millones de euros) y el EBITDA habría aumentado un 13,1% (hasta 886,5 millones de euros)

El EBITDA se sitúa en 873,4 millones de euros, un 11,5% superior al del ejercicio anterior.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación de diferentes acciones comerciales, destacando por línea de negocio:

## Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos derivados de esta actividad han crecido en 2017 un 8,4 % con respecto al 2016 y representa el 29,5% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, generado a través de 86 puntos de venta (76 Locales y 10 Buy-Byes), con una superficie total aproximada de 45.000m<sup>2</sup>.

Aena tiene suscritos tres contratos, distribuidos en tres lotes con la empresa Dufry que gestiona con el nombre comercial de WorldDuty Free, tiendas genéricas libres de impuestos en 26 de los aeropuertos de la red: A Coruña, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona- El Prat, Bilbao, FGL Granada-Jaén, Fuerteventura, Girona- Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Murcia- San Javier , Palma de Mallorca, Reus, Seve Ballesteros-Santander, Santiago, Sevilla,

Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas. Los Lotes I (Madrid y otros aeropuertos) y II (Barcelona y otros aeropuertos), mantienen los crecimientos derivados de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas. En el Lote III (aeropuertos canarios), que presenta una evolución positiva, no se ha aplicado desde 2013 la renta mínima garantizada.

Durante 2017 destacan las siguientes actuaciones:

- ▶ Se han llevado a cabo promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros, en especial para los británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que continúa afectando a las compras de dichos pasajeros, las cuales han descendido un 8,3% en el período. Las categorías de productos más afectadas, por este efecto, han sido las de perfumería, cosmética y bebidas alcohólicas, principalmente en aeropuertos turísticos, como Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur y Gran Canaria, en los que la dependencia del pasajero británico es relevante.
- ▶ Las nuevas rutas a países emergentes, han sido un refuerzo positivo a las ventas Duty Free.
- ▶ Se ha realizado un proyecto de modernización y digitalización de la tienda pasante libre de impuestos del Terminal T4 Satélite del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Bajo el concepto de "Next Generation Store", se han incorporado elementos digitales que permiten a los pasajeros interactuar y tener una mejor experiencia de compra.



Imagen 29. Robot Tienda Dufry en T4S.

- ▶ Se ha abierto una nueva tienda en el dique longitudinal de la T1 del Aeropuerto Barcelona-El Prat.



Imagen 30. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

- ▶ Se están desarrollando proyectos de rediseño del layout comercial de los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Sevilla, para optimizar los espacios de las tiendas libres de impuestos.

## Tiendas

En el año 2017 han estado operativos más de 350 locales destinados a retail, 22 de ellos de marcas de lujo, que permiten disponer de una oferta variada adaptada a todos los pasajeros.

Las grandes marcas están presentes en las terminales de Aena que cuentan con tiendas del Grupo Inditex, Mango, Desigual y GAP entre otras marcas reconocidas, así como Loewe, Carolina Herrera, Bulgari, Coach, Weekend by Max Mara, Longchamp, Burberry, Ferragamo, Omega, MontBlanc entre las marcas de lujo.

Destacan en este período:

- ▶ El incremento de los ingresos comerciales de los aeropuertos canarios, tras la renovación de la

oferta comercial llevada a cabo en 2016 y en el primer año completo de su actividad. En Gran Canaria se ha alcanzado un 19% de incremento de ingresos comerciales, el 22% en Lanzarote y el 10% en el Aeropuerto de Tenerife Sur. En 2017 cabe señalar que se han licitado 4 locales en el aeropuerto de Tenerife Sur.

- ▶ Primer año completo de actividad de la nueva oferta comercial del Aeropuerto de Alicante - Elche, cuyas Rentas Mínimas Garantizadas de adjudicación fueron un 73% superiores a los ingresos de la anterior oferta de tiendas. En 2017 se han licitado los 3 locales restantes para la renovación total de la oferta de retail en el aeropuerto.
- ▶ La adjudicación de la segunda fase de la renovación de tiendas en las terminales T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (10 locales), que unida a la primera fase adjudicada a finales de 2016 (23 locales) supondrá la renovación total de la oferta comercial de estas terminales.

En 2017 se han abierto al público 8 locales y se espera que se completen las aperturas durante los primeros meses de 2018. Estas fechas han supuesto un retraso sobre lo programado debido a la demora en la gestión de las licencias, lo que ha supuesto una paralización temporal de los contratos adjudicados y el consiguiente impacto en los ingresos y en la imagen de la oferta comercial de dichas terminales.

- ▶ La licitación de 4 nuevos espacios en la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que se destinarán a locales de la marca Carolina Herrera, la marca Fedon y dos locales "Pop up" adjudicados a Scalpers y DODO.
- ▶ La apertura de la nueva oferta comercial del Módulo C (11 locales) en el aeropuerto de Palma de Mallorca, con la incorporación de un mayor número de marcas (Natura,

Parfois, Sibarium, Swarovski, y Sunglass, entre otras), se ha traducido en un incremento de más del 9% en los ingresos comerciales. Adicionalmente, se han licitado y adjudicado en este aeropuerto 11 locales.

- ▶ La renovación de la oferta comercial en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, mediante la licitación de distintos locales en las terminales T1 y T2.
- ▶ El inicio del servicio de Personal Shopper en las terminales T4, T4S y T1 (no Schengen) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el mes de enero y en el mes de septiembre en las dos terminales del Aeropuerto Barcelona-El Prat, con el fin de mejorar la experiencia del cliente siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales, prestando una asistencia especializada al pasajero. Asimismo, se ha licitado este servicio en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol cuyo inicio está previsto en marzo 2018.



Imagen 31. Personal Shopper. Aeropuerto Adolfo Suárez. Madrid-Barajas

## Restauración

En 2017 se ha continuado el proceso de renovación de la línea de restauración en los aeropuertos para dar respuesta a la variada demanda del pasajero, a través de una amplia oferta de productos y servicios que abarca desde la oferta de productos estándar y servicios rápidos para aquellos que disponen de poco tiempo, hasta la oferta de "cocina de autor" para los pasajeros que disponen de más tiempo y quieren disfrutar de nuevas experiencias gastronómicas.

Así, en los aeropuertos de la red de Aena están presentes las mejores marcas de restauración nacional e

internacional. Entre ellas, una oferta amplia de restauración rápida: McDonald's, Burguer King, Más que Menos, Costa Coffee, Starbucks, Coffee Republic, Lavazza, Paul o Rodilla. Y para una "cocina de autor", contamos con 5 restaurantes de chefs con estrellas Michelin en los aeropuertos de Madrid ("Kirei by Kabuki" de Ricardo Sanz en las terminales T1 y T4 y "Gastrohub" de Paco Roncero en T4), en Barcelona ("Porta Gaig y Gastrobar" de Carles Gaig), en Málaga ("Delibar" de Dani García) y en Bilbao ("Yandiola" de Ricardo Pérez).

A lo largo del año 2017, los más de 320 puntos de venta de restauración han tenido muy buen comportamiento, y han generado ingresos por importe de 175,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 13,7% respecto al ejercicio 2016.

El crecimiento de ingresos de esta actividad, se debe principalmente a la mejora en las cifras de ventas de nuestros operadores de restauración, consecuencia de los buenos datos de tráfico, al crecimiento del gasto por pasajero en los aeropuertos turísticos y a la consolidación de la oferta completa de restauración, adaptada a los distintos perfiles de los pasajeros, a través de las diversas marcas ofrecidas.

Destacan, en este periodo, las siguientes actuaciones:

- ▶ La publicación de la licitación de la práctica totalidad de la oferta de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat. Incluye la licitación de 50 puntos de venta en 23 expedientes, con la que se pretende conseguir una mejora de la calidad y variedad de la oferta, aumentar la presencia de marcas internacionales, nacionales y locales, así como el incremento de los ingresos.

El proceso de licitación ha concluido en febrero de 2018 con la adjudicación de los 23 expedientes licitados. La nueva oferta de restauración ocupará una superficie de cerca de

16.000m<sup>2</sup> lo que supondrá un incremento respecto a la superficie existente de cerca del 19%, repartidos en 50 locales en las terminales T1 y T2 con lo que se dotará al aeropuerto de una amplia oferta de restauración.

Con ella, Aena quiere proporcionar una verdadera experiencia gastronómica a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, combinando las últimas tendencias de restauración con la tradición y sabor local. Aena ha conseguido incorporar una variedad de operadores en restauración y la presencia de marcas nacionales e internacionales de reconocido prestigio tanto locales como nacionales e internacionales.

Como consecuencia los Ingresos para esta línea en Barcelona, si considerásemos un año completo tendrán un incremento de cerca del 30%.



Imagen 32. Restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat

- ▶ Asimismo, se ha publicado en el mes de noviembre la licitación de la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total de más de 6.500 m<sup>2</sup>, repartidos en 25 locales licitados en 12 expedientes, que empezarán a dar servicio en el segundo semestre de 2018.
- ▶ La adjudicación de la licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Gran Canaria (19 puntos de venta en 5 expedientes), para mejorar la calidad y variedad de la oferta, que redundará en un incremento de los ingresos.
- ▶ La puesta en servicio de la práctica totalidad de la nueva oferta de restauración de los aeropuertos de Bilbao (5 locales),

Ibiza (6 locales, quedando 3 para la temporada de verano de 2018), Fuerteventura (6 locales), así como 1 punto nuevo en el aeropuerto de Madrid-Barajas y 2 nuevos puntos en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca.

- ▶ Se ha implementado un plan de acción para la mejora de la calidad de los puntos de venta en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y mejorar la competitividad de los precios.
- ▶ Se ha llevado cabo una campaña de descuentos y promociones gastronómicas en el aeropuerto de Bilbao.
- ▶ La renovación de las máquinas vending en los aeropuertos de Ibiza, Tenerife Sur y Gran Canaria, con una gran mejora en la calidad de los productos e imagen ofrecidos, así como de los ingresos. También se ha publicado en este periodo la licitación de las máquinas del aeropuerto de Fuerteventura y de 10 adicionales del aeropuerto de Málaga, cuya renovación está prevista a principios de 2018.

## Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos sin conductor se gestiona en régimen de concesión en los aeropuertos de la red de Aena, siendo explotado por las principales empresas del sector en Europa y a nivel mundial, como AVIS, Europcar, Hertz, Enterprise, Sixt y Goldcar. Asimismo, importantes empresas nacionales están presentes en los principales aeropuertos turísticos como CICAR, TOP CAR, Autorreisen o RecordGo, además de contar con la presencia de empresas locales en diversos aeropuertos. Con esta variedad, Aena puede ofrecer a los pasajeros una amplia tipología de productos y servicios.

Para prestar este servicio, la red de aeropuertos pone a disposición de las empresas de alquiler de vehículos 19.000 plazas de aparcamiento, 256 mostradores de atención a clientes (checking counter) y 500.000 m<sup>2</sup> de campas para el estacionamiento de

vehículos, así como otras instalaciones.

En el año 2017, se ha alcanzado una cifra de ingresos de 149,4 millones de euros (+30,5% respecto a 2016), lo que supone un máximo en la serie histórica de esta línea de negocio.

El contrato de la actividad adjudicado en noviembre de 2016 a 16 empresas del sector para explotar el servicio en 36 aeropuertos y que amplió licencias e instalaciones, ha permitido en 2017:

- ▶ Un volumen de más de 5 millones de contratos de alquiler de vehículos firmados dentro de los aeropuertos.
- ▶ La mejora de las instalaciones, tanto en cantidad como en calidad. Se han ampliado y mejorado mostradores de atención, plazas de aparcamientos para recogida y entrega de vehículos, así como superficies destinadas para el mantenimiento y limpieza de las flotas de los operadores.
- ▶ Flexibilizar la operativa de las empresas, dotando de instalaciones adicionales en los momentos que la demanda lo requiere, para ampliar plazas, mostradores o superficies según las necesidades.

## Aparcamientos

La red de aparcamientos de Aena dispone de más de 80 estacionamientos y más de 130.000 plazas, distribuidos en 32 aeropuertos.

La gestión de esta línea de actividad es realizada por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos operativos, así como la gestión activa de las acciones de marketing, la política de precios y la estructuración de los diversos servicios de aparcamiento, con objeto de satisfacer las necesidades de la amplia tipología de pasajeros (Bajo Coste/Larga Estancia, General, Preferente, Exprés, Servicio VIP con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales).

Las reservas se pueden realizar on-line a través de una plataforma web desde la APP de Aena, así como desde distintos canales de distribución. Esta plataforma permite al cliente reservar por adelantado a precios promocionados.



Imagen 33. Aena Club cliente

En 2017, los ingresos de aparcamientos han ascendido a 132,0 millones de euros, un incremento del 8,6% con respecto a 2016. Esta cifra supone record de ingresos, superando el máximo histórico del año 2007.

Las principales actuaciones de este período son las siguientes:

- Además del aumento de ingresos, se ha incrementado la cuota de mercado, en un entorno altamente competitivo.
- El canal de reservas ha mantenido su crecimiento, alcanzando un nuevo máximo en 2017, con más de 1,2 millones de usuarios y una cuota superior al 30% del total de los ingresos.
- Las mejoras tecnológicas, ampliándose el servicio de pago por móvil e introduciendo el servicio de pago por matrícula en Madrid y Barcelona.
- Se han desarrollado nuevos productos y servicios, como los aparcamientos exprés en salidas o el servicio a empresas.
- La venta on line con reservas prepago ha sido uno de los mayores avances en servicio.
- Las campañas de marketing, un fuerte posicionamiento on line, así como la personalización de mensajes por aeropuerto y aparcamiento, han permitido mantener y mejorar el posicionamiento de la marca en el canal on-line.
- El conocimiento de los clientes, y la comunicación personalizada por medio del club de fidelización ("Aena Club Cliente"), han permitido retener y mejorar el servicio a clientes, respecto a otros medios de acceso y competidores.

## Servicios VIP

Esta línea de negocio incluye los ingresos procedentes de las salas VIP y los ingresos correspondientes al *Fast Lane*<sup>1</sup> y *Fast Track*<sup>2</sup>.

Aena cuenta con 22 salas VIP en 14 aeropuertos de la red, explotadas en propio, a excepción de las 4 salas del Aeropuerto Barcelona El-Prat que se han incorporado al modelo de gestión integral en enero de 2018.

Adicionalmente, desde 2017 están incorporados en esta línea de negocio los ingresos correspondientes al *Fast Lane* y *Fast Track*.

En el último año, el total de la línea de servicios VIP ha tenido un buen comportamiento, alcanzado 41,0 millones de euros de ingresos, un 26% de aumento frente a 2016, y las salas VIP de Aena han recibido en 2017 a 2.662.000 usuarios.

Entre las actuaciones de 2017 cabe destacar:

- Las aperturas de las salas VIP de A Coruña (en enero) y del aeropuerto de Valencia, la *Sala Joan Oliver* (en el mes de agosto).
- La incorporación al modelo de gestión integral de las salas VIP de los aeropuertos de Tenerife Sur, Lanzarote, Bilbao y Sevilla, así como de las 5 salas del aeropuerto de Madrid Barajas desde marzo de 2017.
- La remodelación que se está llevando a cabo en las salas del aeropuerto de Palma de Mallorca, habiéndose incorporado una sala adicional, la *Sala Mediterraneo*, que se abrió el 9 de noviembre.
- La licitación durante de las 4 salas VIP del aeropuerto de

Barcelona. En 2017 se ha redactado el proyecto para la ampliación y renovación de las 4 salas VIP, obra que realizará por fases para no interrumpir el servicio durante 2018

- Se ha iniciado la licitación del aeropuerto de Santiago que no tenían sala VIP hasta la fecha, y están en estudio para iniciar en 2018 el proceso de licitación de las de Menorca, Fuerteventura y Vigo.



Imagen 34. Sala VIP. Aeropuerto Tenerife Sur

- Se ha consolidado la comercialización del servicio de acceso preferente en los filtros de seguridad (*Fast Lane*) en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Alicante. En el aeropuerto de Alicante se inició en julio y en Málaga en noviembre, con una buena acogida.

## Publicidad

La actividad de publicidad en los aeropuertos de la red se corresponde dentro del sector publicitario con la categoría de publicidad de exterior, y compite con los soportes de mobiliario urbano, el metro y las vallas publicitarias.

En Aena, su gestión se desarrolla bajo el modelo de concesión, siendo las empresas que explotan los espacios publicitarios de la red, las responsables de su comercialización: JFT en los aeropuertos canarios y JCDecaux en los peninsulares y de las Islas Baleares.

En el año 2017, se ha completado la inversión en actualización y renovación de soportes por parte de los dos operadores, para competir con los soportes de mayor valor del mercado de exterior.

Esta línea de negocios genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas contractualmente.

La mejora de las ventas, del número de anunciantes y del volumen de inversión ha sido la tónica general de la unidad de negocio. No obstante, la recuperación del sector, muy afectado por la pasada crisis y por los recortes en inversión publicitaria exterior, sigue siendo progresiva.



Imagen 35. Soporte publicitario.  
Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

## Resto de ingresos comerciales

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, etc.).

Entre las principales actuaciones realizadas en 2017, destacan:

- ▶ La licitación y adjudicación de la actividad de cambio de moneda para las terminales T123 del aeropuerto de Madrid y para los tres aeropuertos de Baleares. La UTE Maccorp Exact Change ha

resultado la adjudicataria de la actividad en Madrid y la empresa Bestand Fast Change España en los aeropuertos de Baleares.

- ▶ La adjudicación del nuevo servicio de WiFi en los aeropuertos que se explota que contempla velocidades de conexión entre 5 Mbps y 15 Mbps.

## 3.2. Segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso a terceros de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga.

Aena dispone de una diversidad de activos inmobiliarios destinados al apoyo de la actividad aeroportuaria (operativa de las compañías aéreas, operativa de carga aérea, agentes handling y otros operadores aeroportuarios) y al desarrollo de servicios complementarios.

Así, para el apoyo de la actividad inmobiliaria, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y

terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones.

Dentro de los servicios complementarios se encuentran 24 estaciones de servicio (15 en el Lado Tierra y 9 en el Lado Aire) en 12 aeropuertos y terminales FBOs (Fixed Base Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Respecto a los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos comercializables en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, se ha dado continuidad al proceso y se han definido las principales líneas de desarrollo.

Así, en Madrid se prevé comercializar en 40 años un total de 2,7 millones de m<sup>2</sup> para un mix de usos que supondría una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto y lo acercaría al moderno concepto de *Airport City*. El potencial máximo de desarrollo se ha estimado en 3,6 millones de m<sup>2</sup>, incluyendo las reservas a futuro.

Por su parte, en el aeropuerto de Barcelona, la comercialización se extendería a 20 años y abarcaría 1,8 millones de m<sup>2</sup> con una propuesta de usos variada que además del desarrollo de las zonas de carga y logística, también incluiría un proyecto de *Airport City*.

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

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	59.687	62.403	-2.716	-4,4%
Servicios Inmobiliarios <sup>(1)</sup>	59.687	62.403	-2.716	-4,4%
Otros ingresos de explotación	1.382	2.429	-1.047	-43,1%
<b>Total Ingresos</b>	<b>61.069</b>	<b>64.832</b>	<b>-3.763</b>	<b>-5,8%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-47.065</b>	<b>-45.507</b>	<b>1.558</b>	<b>3,4%</b>
<b>EBITDA<sup>(2)</sup></b>	<b>30.550</b>	<b>36.012</b>	<b>-5.462</b>	<b>-15,2%</b>

<sup>(1)</sup> Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

<sup>(2)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 8. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En 2017, los ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron 59,7 millones de euros, un 4,4% por debajo de los obtenidos en 2016 debido principalmente al impacto en 2016 del reconocimiento contable de derechos de crédito sobre inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión. Excluido este efecto, los ingresos ordinarios permanecen estables.

En lo que respecta a los gastos de los servicios inmobiliarios, éstos han aumentado un 3,4% afectados por los gastos relacionados con los

trabajos de análisis de los terrenos comercializables de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat (1,4 millones de euros).

En cuanto a las principales actuaciones del período, cabe destacar:

- La puesta en marcha de la FBO (*Fixed Base Operations*) del aeropuerto de Ibiza, que se une a las ya existentes en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El

Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.

- Respecto al arrendamiento de hangares, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha arrendado el H2 y se ha licitado el H1; en el aeropuerto de Sabadell se han adjudicado dos hangares y otro en Girona-Costa Brava.
- La adjudicación de dos estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria y La Palma.
- Asimismo se han adjudicado otros espacios destinados a: un punto limpio para la recogida de

residuos y gestión de planta de residuos en el aeropuerto de Sevilla; dos parcelas destinadas al Mantenimiento de Equipos de Tierra (METs) en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, y la explotación agrícola de 110 hectáreas en el aeropuerto de Jerez.

En relación con el transporte de mercancías, en este periodo se han superado los ratios de crecimiento anual del 15,0% que supera el crecimiento de 2016 que fue del 11,6%.

Respecto de las actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga, se han llevado a cabo en el ejercicio 2017 las siguientes actuaciones:

- En Zaragoza se ha puesto en servicio la nueva instalación que

gestiona la empresa ACL y que dotará al aeropuerto de una mayor capacidad de carga.

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, DHL ha iniciado las obras de construcción de una nueva instalación.
- En Vitoria, la empresa DHL ha puesto en servicio una nueva instalación que permitirán procesar de forma automática 21.500 paquetes a la hora.



Imagen 36. Nuevas instalaciones de DHL en el Aeropuerto de Vitoria

- En Valencia, se han firmado nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga a favor de UPS y EAT/DHL que permitirán a estas empresas mantener su operación en el aeropuerto.
- Adicionalmente, se han adjudicado tres arrendamientos de naves de carga en los aeropuertos de Vitoria (una a DHL) y de Barcelona (dos, a OSA Handling y a Swissport).
- En Tenerife Norte se ha licitado el arrendamiento de los dos módulos de la nueva Terminal de Carga del aeropuerto que permitirá mejorar notablemente la operativa en el mismo.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	3.754.904	3.508.705	246.199	7,0%
Otros Ingresos de Explotación	66.530	62.342	4.188	6,7%
<b>Total Ingresos</b>	<b>3.821.434</b>	<b>3.571.047</b>	<b>250.387</b>	<b>7,0%</b>
Aprovisionamientos	-175.920	-182.188	-6.268	-3,4%
Gastos de personal	-367.425	-349.806	17.619	5,0%
Otros gastos de explotación	-810.608	-806.043	4.565	0,6%
Amortización del inmovilizado	-755.230	-778.158	-22.928	-2,9%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-7.122	-6.039	1.083	17,9%
<b>Total Gastos</b>	<b>-2.116.305</b>	<b>-2.122.234</b>	<b>-5.929</b>	<b>-0,3%</b>
<b>EBITDA <sup>(1)</sup></b>	<b>2.460.359</b>	<b>2.226.971</b>	<b>233.388</b>	<b>10,5%</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.705.129</b>	<b>1.448.813</b>	<b>256.316</b>	<b>17,7%</b>
Ingresos financieros	7.056	205.352	-198.296	-96,6%
Gastos financieros	-117.966	-149.680	-31.714	-21,2%
Diferencias de cambio	12	-5	-17	-340,0%
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-110.898</b>	<b>55.667</b>	<b>166.565</b>	<b>299,2%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>1.594.231</b>	<b>1.504.480</b>	<b>89.751</b>	<b>6,0%</b>
Impuesto sobre beneficios	-374.480	-356.419	18.061	5,1%
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>	<b>71.690</b>	<b>6,2%</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>	<b>71.690</b>	<b>6,2%</b>

<sup>(1)</sup> Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.821,4 millones de euros en 2017, un 7,0% superiores al año anterior.

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.754,9 millones de euros, un 7,0% respecto a 2016. El incremento de 246,2 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

El total de **gastos de explotación** se reduce ligeramente respecto al ejercicio anterior. Eliminando las amortizaciones, los gastos aumentan 17,0 millones de euros (+1,3%). A continuación, se analizan las variaciones más importantes por concepto de gasto:

Los aprovisionamientos se han reducido un 3,4%, lo que supone 6,3 millones de euros menos frente a 2016, debido principalmente a las nuevas condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea (ATM/CNS) suscrito con ENAIRE.

Los gastos de personal muestran el incremento más significativo de las partidas de gastos, un 5,0% (17,6 millones de euros). Este aumento se debe principalmente al incremento de las retribuciones básicas, la revisión salarial del 1% y a la incorporación de personal en prácticas en el tercer trimestre de 2016.

Adicionalmente, ha contribuido al aumento de esta partida el importe aprobado en concepto de productividad asociado al preacuerdo alcanzado el 25 de septiembre entre Aena y los representantes sindicales y ratificado el 31 de enero de 2018, cuyo gasto de 8,5 millones de euros ha sido devengado al 31 de diciembre de 2017.

Otros gastos de explotación aumentan un 0,6% (4,6 millones de euros) hasta 811,0 millones de euros, debido principalmente al efecto del incremento de conceptos de gasto como asistencias técnicas (10,3 millones de euros), seguridad (9,4 millones de euros), servicio a pasajeros con movilidad reducida (4,6 millones de euros), limpieza (3,1 millones de euros), tributos (2,7 millones de euros), salas VIP (2,3 millones de euros). Estos aumentos se han visto parcialmente compensados por el descenso de costes de energía eléctrica (6,6 millones de euros), menores costes de mantenimiento en 2017 (6,5 millones de euros), así como por variaciones de insolvencias de clientes (13,9 millones de euros).

La amortización del inmovilizado ha ascendido a 755,2 millones de euros y se ha reducido respecto a 2016 en 22,9 millones de euros (2,9%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos, parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.

La variación del deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 1,1 millones de euros por mayores bajas por obsolescencia.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado a 2.460,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 10,5% respecto a 2016, situando el margen de EBITDA en el 64,4%.

Por su parte, el **Resultado financiero** muestra un aumento del gasto interanual de 166,6 millones de euros, afectado por la reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del

Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 millones de euros). La variación del epígrafe "Ingresos financieros" se debe al efecto de dicha reversión en 2016. El epígrafe "Gastos financieros" disminuye en 31,7 millones de euros (21,2%) principalmente por efecto de la disminución del tipo de interés (9,9 millones de euros), la reducción del principal de la deuda (9,8 millones de euros). Adicionalmente, en 2016 se registró un gasto de 11,8M€ para hacer frente al eventual incremento de costes motivado por el cambio de coeficiente de ponderación de riesgo del Banco de España a Aena. En sentido contrario, aumenta 3,7 millones de euros, debido, por una parte, a los intereses derivados de la nueva financiación con entidades de crédito (2,4 millones de euros) y, por otra, al aumento en los gastos financieros derivados del anticipo de World Duty Free Group (1,9 millones de euros)

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 374,5 millones de euros, un incremento del gasto de 18,1 millones de euros frente al año anterior como consecuencia del mayor resultado del período y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,5% (23,7% en 2016).

El **Resultado del ejercicio** ha alcanzado 1.219,8 millones de euros, 71,7 millones de euros superior al alcanzado al cierre de 2016. Esta variación es especialmente significativa, dado que en 2016 se reconoció el impacto extraordinario de la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Excluyendo este efecto, el beneficio neto de Aena habría aumentado un 22,7%.

## 5. Inversiones

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles según criterio de pago, ha ascendido a 305,0 millones de euros, un aumento de 60,7 millones de euros (+24,9%) respecto al año 2016 en el que ascendió a 244,3 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones realizadas en el ámbito de seguridad.

En lo que respecta a las principales actuaciones puestas en servicio, destacan en el período, en el Aeropuerto de Gran Canaria: el “Refuerzo del firme en pista 03R-21L y de las calles de rodaje asociadas” y “Renovación de la Terminal de Carga”; en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: la “Regeneración y eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R” y la “Renovación de solados en la planta P10 del Terminal T1”; en el Aeropuerto de Palma de Mallorca: la “Regeneración del pavimento de la pista sur” y la “Adecuación de puertas H6, H7 y H8”; en el Aeropuerto de La Palma la “Adecuación campo de vuelos”; en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, la “Adaptación a la normativa de calles de rodaje en plataforma”; y el “Recrecido de pista” en la Base Aérea de Villanubla.

Las actuaciones más destacables que se encuentran en ejecución son: la “Adecuación general de plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur; la “Reconstrucción plataforma B”, la “Reconstrucción plataforma C” y el “Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación” en el Aeropuerto de Palma de Mallorca; las “Actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de las normas técnicas” y la “Instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para la terminal 2, Fase II” en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol; la “Remodelación de la galería comercial y de sala de embarque por adaptación a normativa contra incendios” en el Aeropuerto de Gran Canaria.



Imagen 37. Campo de vuelos. Tenerife Norte.

Para los próximos meses está prevista la finalización de la “Regeneración pavimento pista 07L-25R”; el “Suministro con instalación

de reguladores de intensidad constante” y las “Nuevas cabinas CELT” en el Aeropuerto Barcelona-El Prat; la “Ampliación anillo climatización módulos C y D” en el Aeropuerto de Palma de Mallorca; la “Adecuación plataforma aviación general” en el Aeropuerto de Ibiza y el “Recrecido de pista” en el Aeropuerto de Tenerife Norte.

Asimismo, hay que destacar los inicios recientes, o previstos en los próximos meses, de las siguientes obras: el “Recrecido de pavimento de pista 12-30 en el Aeropuerto de Bilbao; la “Adaptación del edificio T2 a procesos de embarque” y la “Repavimentación de la pista” en el Aeropuerto de Tenerife Sur y la “Adecuación de franjas y calles de rodaje” en el Aeropuerto de Ibiza.



Imagen 38. Plataforma. Aeropuerto de Lanzarote

### 5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante 2017 y su comparativa con el año 2016:

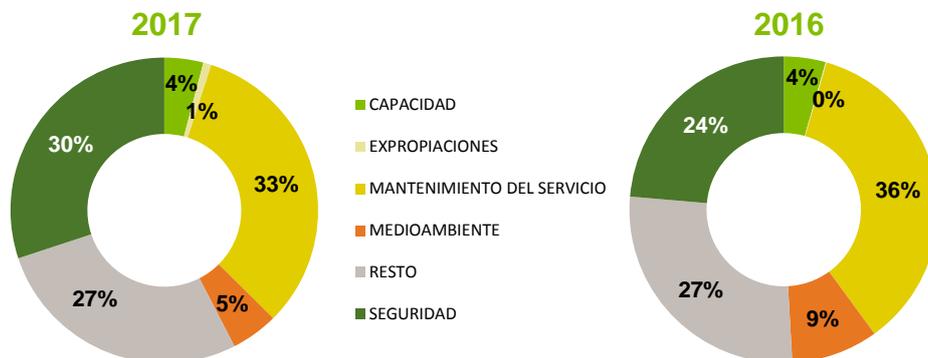


Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

Las inversiones efectuadas en el ámbito de la **seguridad** representan el 30% del total de inversión en la red de aeropuertos españoles (frente al 24% en 2016). En 2017 han aumentado en 34,0 millones de euros (de 57,7 millones de euros de inversión pagada en 2016 hasta 91,8 millones de euros). Destacan: la “Regeneración del Pavimento pista 07L-25R” del Aeropuerto Barcelona-El Prat, el “Refuerzo de firme en pista 03R-21L y rodaduras asociadas” en el aeropuerto de Gran Canaria y la “Regeneración y eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R” en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **mantenimiento del servicio** ha disminuido en 2017 respecto al año 2016 en términos porcentuales, del 36% al 33%. Cuantitativamente ha aumentado de 86,7 millones de euros en 2016 a 99,3 millones en 2017, lo que implica un incremento del 14,4%. Como actuación principal destaca el “Suministro e instalación de pasarelas de

embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos” por un importe total de 11,6 millones de euros.

Las inversiones en **capacidad** ascendieron a 12,5 millones de euros en el año 2017, frente a 10,7 millones de euros en el año 2016.

Cabe señalar los siguientes proyectos de inversión más significativos en este ámbito: la “Adecuación de puertas H6, H7 Y H8”, la “Adecuación puertas H1 y H2 pista norte” y el “Incremento de capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación” en el aeropuerto de Palma de Mallorca, así como la “Remodelación de la Sala 2 para conexiones no Schengen” en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En el ámbito del **medio ambiente** se han invertido 15,2 millones de euros en 2017 (7,1 millones menos que en el año 2016). Este importe se ha concentrado principalmente en las “Actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental. Aislamiento Acústico”

en varios aeropuertos y en los “Convenios de medidas compensatorias” en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En cuanto a **expropiaciones**, se han realizado pagos por 2,6 millones de euros, frente a 0,3 millones de euros pagados en 2016, que corresponden principalmente a los terrenos para la “Ampliación de la plataforma Norte-Sur y nuevos accesos zona sur” del aeropuerto de Gran Canaria por importe de 1,0 millones de euros.

El **resto** de inversiones, por importe de 83,7 millones de euros, un 25,8% más que en el año 2016 (66,6 millones), incluyen las realizadas en sistemas informáticos y las encaminadas a mejorar los ingresos comerciales e inmobiliarios, entre las que destacan la “Demolición del antiguo edificio de catering y la adaptación del parking rent a car” en el aeropuerto de Tenerife Sur.

## 6. Balance

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
<b>ACTIVO</b>				
Activo no corriente	13.553.833	13.950.079	-396.246	-2,8%
Activo corriente	1.049.785	897.377	152.408	17,0%
<b>Total activo</b>	<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>	<b>-243.838</b>	<b>-1,6%</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				
Patrimonio neto	6.021.151	5.363.567	657.584	12,3%
Pasivo no corriente	7.223.152	8.099.916	-876.764	-10,8%
Pasivo corriente	1.359.315	1.383.973	-24.658	-1,8%
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>	<b>-243.838</b>	<b>-1,6%</b>

Tabla 10. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al **Activo no corriente**, la disminución de 396,2 millones de euros durante el período viene explicada principalmente por el descenso del inmovilizado, dado que debido a la limitación en la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos, el importe de las altas de inmovilizado del período ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas.

A su vez, el aumento del **Activo corriente** en 152,4 millones de euros se debe principalmente al incremento de 235,4 millones de euros del saldo de "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" y a la disminución en 83,5 millones de euros del saldo de "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", explicada a través del Estado de flujos de efectivo en el apartado "7. Flujo de caja".

El **Patrimonio neto** aumenta en 657,6 millones de euros, como consecuencia principalmente de la diferencia entre el resultado del período (1.219,8 millones de euros) y los dividendos repartidos en el período (574,5 millones de euros).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 876,8 millones de euros se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" en 1.383,0 millones de euros por amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras, de acuerdo al calendario de amortización establecido, así como a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank y, en sentido contrario, por la nueva deuda suscrita (650,0 millones de euros). El saldo del epígrafe de "Provisiones a largo plazo" también disminuye en 62,7 millones de euros, debido a las reversiones del período por la evolución favorable de determinados contenciosos expropiatorios, litigios con contratistas de obras y revisiones a la baja de la estimación de responsabilidades.

La reducción de 24,7 millones de euros en el **Pasivo corriente** se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deudas con empresas del grupo y asociadas a

corto plazo" en 128,7 millones de euros debido a la reducción del volumen de vencimientos y por la partida de "Provisiones para otros pasivos y gastos" que disminuye en 44,6 millones de euros principalmente por la aplicación de 68,3 millones de euros en concepto de incentivos y bonificaciones, compensado por el aumento del epígrafe "Deudas a corto plazo" en 143,6 millones de euros, principalmente por el aumento del saldo de proveedores de inmovilizado ligado al mayor volumen de inversión.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y estructura de financiación, pasa de -486,6 millones de euros en 2016 a -309,5 millones de euros al cierre del 31 de diciembre de 2017, por las variaciones en el Activo y Pasivo corriente comentadas en los párrafos precedentes.

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 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 una parte de la caja generada y tomando deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros,

con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,69% anual.

Como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 31 de diciembre de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 862,0 millones de euros, no esperándose impactos significativos derivados de esta situación.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2018. Estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros, fueron provisionados a 31 de diciembre de 2016 y pagados el 22 de marzo de 2017. En 2017 se ha registrado un ingreso por recuperación parcial de este concepto por importe de 0,9 millones de euros.

Por su parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena. Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación Fitch Ratings, ha mejorado la calificación a Aena de "BBB+" a "A" revisando la perspectiva de positiva a estable. Esta mejora de Fitch Ratings está basada en la reducción de los niveles de endeudamiento, la mejora del resultado operativo y la menor incertidumbre regulatoria tras la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021. El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación Moody's Investors Service mantuvo la calificación otorgada a Aena en 2016 ("Baa1" con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien, en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si esta se revisase al alza.

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

Días	2017
Periodo medio de pago a proveedores	51
Ratio de las operaciones pagadas	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	18

**Tabla 11. Periodo medio de pago a proveedores**

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la *Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales*, de la siguiente forma:

- ✦ Periodo medio de pago a proveedores =  $(\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$ .
- ✦ Ratio de las operaciones pagadas =  $\frac{\sum (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada})}{\text{Importe total de pagos realizados}}$ . Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- ✦ Ratio de las operaciones pendientes de pago =  $\frac{\sum (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago})}{\text{Importe total de pagos pendientes}}$ . 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 refieren las cuentas anuales.
- ✦ Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la Compañía computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información exacta sobre el

momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

**Miles de euros** **2017**

Total pagos realizados 798.711

Total pagos pendientes 79.454

**Tabla 12. Saldo referente a proveedores**

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores varios" es mayor debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de

facturas pendientes de recibir y/o conformar.

En el ejercicio 2017 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	1.954.311	1.772.340	181.971	10,3%
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	-317.831	-247.541	-70.290	-28,4%
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	-1.401.123	-1.552.825	151.702	9,8%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del periodo	482.758	510.784	-28.026	-5,5%
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>718.115</b>	<b>482.758</b>	<b>235.357</b>	<b>48,8%</b>

Tabla 13. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En 2017, las necesidades de financiación de Aena y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han sido cubiertos con los flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación (1.954,3 millones de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (650 millones de euros), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (305,0 millones de euros), la amortización de la deuda según calendario establecido (700,1 millones de euros) y, adicionalmente, amortizar anticipadamente la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros).

### Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de 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 de forma significativa en el periodo (+8,4%), hasta 2.462,1 millones de euros, desde 2.271,9 millones de euros en 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Sociedad que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.460,4 millones de euros al cierre de 2017, frente a 2.227,0 millones de euros en 2016.

Como consecuencia de lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido durante el periodo hasta 1.954,3 millones de euros, desde 1.772,3 millones de euros en el ejercicio anterior.

### Flujos de efectivo de las actividades de inversión

El efectivo utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 317,8 millones de euros frente a 247,5 millones de euros en el año anterior y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no

financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 305,0 millones de euros.

Estas inversiones en inmovilizado no financiero, se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad (ver apartado "5. Inversiones").

### Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Los principales flujos de financiación corresponden a la nueva deuda suscrita por importe de 650 millones de euros.

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad co-acreditada (700,1 millones de euros en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato) y a la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros). Adicionalmente, se han pagado dividendos por un total de 574,5 millones de euros.

# 8. Riesgos operativos y financieros

## 8.1. Descripción de los principales riesgos operativos

### Riesgos regulatorios

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

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017 el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el periodo 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 han estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

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

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.

### 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:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
  - Actualmente, el 18,1 % 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.
  - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, si bien el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto incrementado en 2017 en un 9,0 % respecto a 2016,

durante los últimos meses de 2017 se observa una progresiva desaceleración del crecimiento.

- 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 está afectando a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena, si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
  - ▶ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos como respecto de otros medios de transporte, lo que puede afectar a sus ingresos.
  - ▶ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
  - ▶ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos
  - ▶ En las operaciones de sus aeropuertos depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
  - ▶ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales, podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena que puedan regresar a dichos destinos.
  - ▶ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
- ▶ Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
  - ▶ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
  - ▶ Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
  - ▶ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
  - ▶ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
  - ▶ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

La Sociedad está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesto a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.

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.

## 8.2. Descripción de los principales riesgos operativos

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión

del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En determinados casos, la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

### Riesgo de mercado

#### Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

#### Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

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

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euríbor a tres y seis meses,

principal referencia para la deuda a largo plazo.

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

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

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

A 31 de diciembre de 2017, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 82.655 miles de euros (2016:129.506 miles de euros). A la citada fecha si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.802 miles de euros menor y 1.802 miles de euros mayor, respectivamente (en 2016: 3.620 miles de euros menor y 3.620 miles de euros mayor, 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 y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o

canjialarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable.

A este respecto, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 478.632 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que han pasado a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,78 % anual (previamente 1,14 %).

Por otro lado, en 2017 se han cancelado 797.160 miles de euros de la deuda con Depfa ACS Bank a tipo variable, de los cuales 719.658 miles de euros es una cancelación anticipada, y se han suscrito 650.000 miles de euros con diversas Entidades Bancarias a un tipo fijo medio de 0,69 % anual.

Como consecuencia de todo ello, se ha modificado la composición de deuda por tipos, siendo a 31 de diciembre de 2017 el porcentaje de deuda a tipo fijo de un 88 %, frente a un 12 % variable (a 31 de Diciembre de 2016: 78 % fijo y 22 % variable).

### 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 al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales

de carácter público de Aena o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

### 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 Compañía ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2017 presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 309,5 millones de euros (2016: 486,6 millones de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, en el ejercicio de 2017 de 2.460,4 millones de euros (2016: 2.227,0 millones 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 que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que Aena prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Compañía 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 2017 Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo; 550 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a un préstamo con

Unicaja de 150 millones de euros y un préstamo con BEI de 400 millones de euros, con fechas de finalización del periodo de disposición de 31 de diciembre de 2018 y 1 de diciembre de 2019, respectivamente.

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 2017 y a 31 de diciembre de 2016, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las

permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	2017		2016	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	901.008	0,16%	1.810.244	0,16%
Revisable	27.400	1,23%	543.404	1,30%
Fijo	6.495.875	1,55%	5.917.923	1,78%
<b>TOTAL</b>	<b>7.424.283</b>	<b>1,45%</b>	<b>8.271.571</b>	<b>1,36%</b>

Tabla 14. Detalle préstamos

## 9. Principales litigios

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideraron vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron recurso contencioso-administrativo contra Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Ningún Tribunal ha acordado esta medida. El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria. Posteriormente, tuvieron lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que fueron recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 2 de diciembre de 2014 notificado a ENAIRE y a Aena el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declaró no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluía que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanecía; y (ii) acordó, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente en casación ante el Tribunal Supremo, solicitándose la suspensión de su ejecución, sin que fuese necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producían sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos fuesen un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004.

Finalmente, el Tribunal Supremo dictó sentencia el 3 de abril de 2017, revocando el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30%, aunque no declara ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 porque carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de dicha Sentencia.

De acuerdo con el contenido de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017, no se producen consecuencias materiales para Aena puesto que se mantiene la situación actual. Así, la sentencia del Tribunal Supremo:

- (i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
- (ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril<sup>1</sup> (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal ha solicitado información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

- (i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, Enaire y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.
- (ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado ha aportado al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, Enaire y la DGAC, en el que se expone el modo en el que se procederá a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado ha solicitado la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

Dicho informe indica que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exige realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia las actuaciones que se realizarán serán las siguientes:

- (i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.
- (ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 *Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.*

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ es el de finales de noviembre, siempre que sea posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

Con fecha 4 de septiembre, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concede una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado deberá pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concede una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluye el día 22 de febrero de 2018.

Mientras tanto Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento han ido ejecutando las actuaciones necesarias para realizar la comprobación de los niveles de ruido.

# 10. Recursos humanos

## Estructura organizativa

Aena cuenta desde el 23 de mayo de 2017 con una nueva estructura organizativa aprobada por el Consejo de Administración para asegurar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos con el nuevo marco regulatorio e impulsar el crecimiento rentable de las actividades no reguladas. La nueva estructura vertebrada dos grandes bloques funcionales, una unidad de Negocio Regulado centrada en la actividad aeronáutica toda la red aeroportuaria y una unidad de Negocio No Regulado que engloba las tres líneas de negocio no reguladas: los servicios comerciales, el segmento de servicios inmobiliarios y el segmento internacional.

## Datos de plantilla

La plantilla total a 31 de diciembre de 2017 alcanza los 7.444 empleados, frente a 7.297 a 31 de diciembre de 2016.

Por otro lado, la plantilla temporal asciende a 1.017 empleados en diciembre de 2017 frente a 940 del año anterior.

## Estabilidad

Entre los preacuerdos alcanzados el 25 de septiembre de 2017 por la Compañía con las organizaciones sindicales, ratificados con fecha 31 de enero de 2018, se incluye la ampliación de la vigencia del convenio colectivo hasta el 31 de diciembre de 2021, la cual dota a Aena de un marco de estabilidad laboral durante ese periodo.

## Procesos de selección

Durante 2017 se han llevado a cabo diversos procesos selectivos:

- Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados/as Universitarios/as

En el marco de la iniciativa Estrategia Juventud 2020, promovida por el Gobierno de España, para brindar a titulados/as universitarios/as una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo a través de la oferta de contratos en prácticas, en marzo de 2017 se convocó un proceso de selección de 60 contratos en prácticas (dirigido a ocupaciones de ingeniería e informática) con una duración contractual de un año prorrogable a dos. A la convocatoria se presentaron cerca de 900 candidaturas.

Durante septiembre de 2017 se incorporaron 50 candidatos a estos contratos en prácticas.

- Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios

En 2017 se convocaron dos procesos de selección externa. El primero en el mes de marzo, para la cobertura de 7 plazas de titulados/as universitarios/as (correspondientes en su mayoría, a las plazas de la tasa de reposición autorizadas en el año 2016). El segundo en noviembre, para la cobertura de 16 plazas. En ambos casos, se aprovechó la convocatoria para la constitución de Bolsas de candidatos/as en reserva, para futuras contrataciones de plazas fijas o temporales (salvo contratos en prácticas).

- Provisión Interna para personal titulado

Este proceso se ha resuelto con la adjudicación de 15 plazas de

titulados en septiembre del mismo año.

- Finalización de la Provisión Interna de 18 de julio 2016 para no Titulados

A través de este proceso se han adjudicado 124 plazas con cargo a las bolsas externas constituidas tras la convocatoria de octubre de 2015.

- Inicio de Provisión Interna de fecha 18 de diciembre de 2017 para no Titulados

Este proceso se ha iniciado con la oferta de promoción de 211 nuevas plazas y la constitución de nuevas bolsas.

- Becas

Para dar continuidad al Plan de Emancipación Joven, aproximadamente 80 estudiantes universitarios han recibido becas para hacer prácticas académicas durante el año 2017 y tener la oportunidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, contribuyendo a su formación integral, a través de su inserción en el mundo laboral.

## Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Se han impulsado diversas acciones que pretenden contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación, la mejora de las condiciones de trabajo, el desarrollo de las capacidades profesionales, la diversidad e igualdad, manteniendo a su vez altos niveles de seguridad tanto en

la prevención de riesgos laborales como en la operativa.

### **Transformación Digital**

En 2017 se han marcado los principales ejes de la hoja de ruta de la Transformación Digital para abordar la modernización de los

sistemas de gestión de Recursos Humanos en los próximos años con el objetivo fundamental de apoyar desde el área de recursos humanos con acciones concretas de formación e información y, al mismo tiempo, continuar con la automatización de procesos y desarrollar aplicativos propios que redunden en una mayor eficiencia

en el trabajo y en la modernización del área.

# 11. Responsabilidad corporativa

## Información no financiera exigible según el Real Decreto-ley 18/2017 de 24 de noviembre

En este apartado se incluye información no financiera o relacionada con el responsabilidad social corporativa relativa a Aena, S.M.E. S.A. exigible según el Real Decreto-ley 18/2017 de 24 de noviembre, incluye la información necesaria para comprender la evolución, resultados, situación e impacto de la actividades lo que refiere, entre otros, a cuestiones medioambientales, sociales, de personal, respeto a los derechos humanos o de lucha contra la corrupción y soborno.

### Modelo de Negocio

Aena SME, S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España.

Los aeropuertos de Aena disponen de unas infraestructuras modernas con una amplia capacidad disponible para absorber futuros crecimientos de tráfico. Por número de pasajeros, Aena es el primer operador aeroportuario del mundo con más de 249,2 millones pasajeros en 2017.

El Consejo de Administración constituye el órgano de supervisión y control de la actividad de la Compañía, con competencia exclusiva sobre materias como gobierno corporativo, responsabilidad social corporativa, política de dividendos, objetivos de gestión y presupuestos anuales, o política de inversiones y de financiación, entre otras funciones.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones es el órgano interno con facultades de evaluación y control del gobierno corporativo de la sociedad, con competencias en nombramientos de consejeros, política de retribuciones o planes de incentivos, el despliegue de la política de responsabilidad corporativa, entre otras.

La Responsabilidad Corporativa (RC) se integra en el modelo de gestión de la compañía de forma transversal con un modelo de negocio responsable.

La principal herramienta para orientar y guiar las actuaciones entre otros, medioambientales, sociales, de personal, respeto a los derechos humanos o de lucha

contra la corrupción y soborno, etc. es la Política Marco de RC, que se complementa con otras políticas y directrices relacionadas con la comunicación responsable, la discapacidad, la protección del medio ambiente, la conducta ética, la prevención de riesgos laborales o la relación con inversores entre otras.

La política de RC y se despliega a través de la Estrategia de RC, que se articula en torno a 3 pilares:

- protección del medio ambiente,
- contribución social
- transparencia.

El Plan de Acción RC se ponen en marcha las herramientas para vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito, y contribuir a cumplir el interés social, como parte fundamental de la estrategia de excelencia y de mejora de la competitividad de la empresa.

### Cuestiones ambientales

Para Aena es clave compatibilizar la gestión de sus aeropuertos con el respeto al entorno donde se asientan. Para ello, la compañía aplica un modelo de actuación basado en su Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y

Eficiencia Energética, con el que pretende garantizar una convivencia sostenible, tanto con las comunidades locales como con el medio natural.

Con el objetivo de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a las preocupaciones de los grupos de interés (el ruido supuso el más del 90% del total de las reclamaciones ambientales en

España, Aena dedica gran parte de sus esfuerzos a la mejora continua de los programas de medición, control y minimización del impacto acústico en el entorno aeroportuario.

Con el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética coordina todos los programas y actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética integradas en la red de aeropuertos. Tiene el objetivo de optimizar el consumo de energía, así como el uso de energías renovables, de manera coordinada y global para todos sus aeropuertos. Gran parte de las actuaciones quedan recogidas en el Plan de RC de Aena dentro del programa de actuaciones ambientales.

### Cuestiones sociales

La contribución social es uno de los ejes estratégicos del Plan de Acción de RC de Aena, y tiene como objetivos.

- Coherencia entre la actividad de la compañía y los intereses de la comunidad
- Creación de valor compartido
- Relación con el entorno
- Adaptabilidad a las necesidades.
- Diálogo permanente y transparencia
- Aportación al bienestar de la comunidad.

En esta línea, Aena alinea su modelo de negocio con la Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, contribuyendo con la consecución de los ODS a través de iniciativas concretas recogidas en su Plan de Acción de RC.

Destaca además la adhesión de Aena al Pacto Mundial en 2017 apoyando sus 10 Principios..

## Personal

Durante 2017 se han impulsado acciones para contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación y el desarrollo de las capacidades profesionales.

## Derechos humanos

Los derechos humanos internacionalmente reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en los Convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, quedan recogidos en el Plan de Acción RC, en el Código de Conducta de la compañía, el Convenio Colectivo y el Reglamento Interno de Contratación.

Para garantizar su cumplimiento, Aena tiene implementado un Sistema de Cumplimiento Normativo General que incluye su Código de conducta, la Política de Cumplimiento Normativo, la constitución del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la creación del Canal de denuncias, habiéndose procedido a realizar la necesaria formación sobre el sistema a toda la compañía.

Destacar que en junio de 2017 Aena refuerza su compromiso sumándose a las más de 13.000 empresas firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas, asumiendo el compromiso de defender sus 10 principios referentes a Derechos Humanos, Derechos Laborales, Medio Ambiente y lucha contra la corrupción.

Convencida de la importancia que el sector privado tiene en la consecución de los objetivos de la Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, Aena contribuye a través de múltiples actuaciones que

subrayan el papel de la compañía en ámbitos sociales clave como:

- la disminución de las desigualdades y el desarrollo en armonía con el territorio, la inclusión social y la accesibilidad universal, promoviendo el intercambio de valores culturales, y potenciando la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social,
- la igualdad de oportunidades y la no discriminación fomentando la diversidad en la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal,
- la salud y protección de usuarios y empleados, ofreciendo servicios con altos estándares de seguridad y proporcionando un entorno laboral seguro y saludable, la toma de conciencia y movilización ante los grandes dilemas sociales estableciendo alianzas, poniendo en marcha iniciativas de acción social y herramientas de sensibilización.

## Cadena de suministro

Aena vela por el cumplimiento regulatorio de todos sus proveedores e incluye en sus normas de contratación elementos que fomentan un mejor comportamiento ambiental y social de su cadena de suministro.

Entre dichos elementos destacan:

- Directrices y medidas de obligado cumplimiento en materia de protección ambiental.
- Exigencia de respeto a los derechos humanos y laborales.
- Promoción de la diversidad.
- Datos de seguridad e higiene.
- Exigencias e incentivos para el fomento de la I+D+i.
- Medidas de evaluación y control en materia ambiental y social.

## Corrupción y soborno

La integridad y la honestidad son convicciones incuestionables para Aena y todas las personas sujetas al código de conducta deben ser

dignas de confianza en todas las actuaciones laborales y negociaciones que lleven a cabo, asegurándose en todo momento de no verse influenciadas por motivaciones, consideraciones o intereses –personales o de terceros– susceptibles de provocar un eventual conflicto de interés o un comportamiento ilegal o inapropiado.

Las funciones de vigilancia y supervisión de los principios recogidos en el código de conducta recaen en el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, dependiente del Consejo de Administración. A efectos de prevenir o detectar cualquier conducta irregular, desde la intranet de Aena cualquier persona de la organización dispone de un canal de denuncias para realizar consultas o informar de posibles riesgos o incumplimientos.

Durante 2017, se han recibido 25 denuncias, de las que 21 se referían a asuntos de índole laboral. En relación con las denuncias tramitadas a 31 de diciembre de 2017, en ninguno de los casos se han tomado medidas sancionadoras.

## Igualdad y diversidad

Aena reconoce y defiende la identidad, singularidad y dignidad de todas las personas de la organización, extendiendo su compromiso a la cadena de suministro y a los servicios ofrecidos en sus aeropuertos.

Respecto a las personas de la organización, el Convenio Colectivo aplicable a España garantiza la equidad en el acceso a puestos de trabajo, promoción profesional, formación y retribución entre hombres y mujeres. Cuenta además con un Plan de Igualdad cuya ejecución es vigilada por una Comisión Paritaria formada a partes iguales por Aena y los sindicatos mayoritarios. Dicho plan presta especial atención a la prevención del acoso sexual disponiendo de un protocolo específico para gestionar denuncias.

Destacar que el 35,28% de la plantilla son mujeres. Asimismo, el porcentaje de mujeres en el Consejo de Administración es del 26,67%, cifra superior a la media de las sociedades cotizadas españolas, y en la senda de cumplir con su compromiso de alcanzar una ratio de, al menos, el 30 % en 2020.

En cuanto a la gestión de proveedores Aena incluye en sus

normas de contratación elementos que fomentan un mejor comportamiento ambiental y social de su cadena de suministro, entre ellos la promoción de la diversidad. Aena también favorece la inclusión de discapacitados realizando contrataciones con servicios especiales de empleo por importe de 552.558 €.

Los esfuerzos de Aena en garantizar la igualdad también se

dirigen a personas con movilidad reducida (PMR) a través de inversiones en el acondicionamiento de los aeropuertos de la red española y la oferta de un servicio de atención específica que, en 2017, bajo el nombre “Aena sin barreras” ha atendido 1.520.140 servicios de asistencia PMR en España.

## Riesgos relacionados con estas cuestiones y principales medidas adoptadas

Principales factores de riesgo	Eventos de riesgo (oportunidades)	Ejemplos de mecanismos de control	Cuestiones que aborda (relacionadas con aspectos no financieros)
Riesgo estratégico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marco regulatorio</li> <li>Modelo de gobierno, derechos humanos y laborales.</li> <li>Infraestructuras eficientes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Política de Gobierno Corporativo.</li> <li>Plan de contingencia de los concesionarios.</li> <li>Plan de desarrollo comercial.</li> <li>Actuaciones del plan de marketing aeroportuario.</li> <li>Procedimiento de planificación y control de inversiones.</li> <li>Planes Directores.</li> <li>Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena</li> </ul>	<p>Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Derechos Humanos Corrupción y soborno Igualdad y diversidad</p>
Riesgo de cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Normativa laboral</li> <li>Normativa ambiental</li> <li>Marcos contractuales</li> <li>Fiscalidad</li> <li>Litigios y reclamaciones</li> <li>Fraude</li> <li>Otros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Código de conducta</li> <li>Modelo de prevención de delitos.</li> <li>Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.</li> <li>Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental.</li> <li>Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14.001.</li> <li>Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno: elaboración de mapas estratégicos de ruido, sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo, planes de aislamiento acústico</li> <li>Normas y sistemas de control de la contratación.</li> <li>Política de Cumplimiento normativo</li> </ul>	<p>Cuestiones ambientales Personas Derechos Humanos Cadena de suministro Corrupción y soborno Igualdad y diversidad</p>
Riesgo operacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procesos de contratación</li> <li>Conflictos ambientales</li> <li>Relaciones laborales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistemas de control de la contratación.</li> <li>Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno para asegurar la correcta gestión de planes y programas ambientales.</li> <li>Sistemas de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales</li> </ul>	<p>Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Cadena de suministro</p>
Riesgo reputacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comunicación y reputación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de acción RC, Marco de relaciones con los grupos de interés y política de comunicación</li> <li>Estrategia Fiscal de Aena S.M.E, S.A.</li> </ul>	<p>Transparencia y relaciones con los grupos de interés Corrupción y soborno</p>

## Principales indicadores clave de los resultados no financieros (2017)

Actuaciones	Resultados
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestión del impacto acústico: planes de aislamiento, sistemas de monitorado y mapas de ruido.</li> <li>- Actuaciones de mejora acústica dirigidas a zonas o colectivos especialmente sensibles (ámbito sanitario, docente, infancia, etc.).</li> <li>- Eficiencia energética y protección del medio ambiente mediante propuestas innovadoras (planes concretos de actuación en aeropuertos, reducción de emisiones, instalación de plantas fotovoltaicas...)</li> <li>- Incremento de los niveles de acreditación de Airport Carbon Accreditation y fijación de objetivo "neutralidad en carbono" en los aeropuertos Adolfo Suárez-Madrid Barajas y Barcelona-El Prat.</li> <li>- Alineación con las políticas y compromisos RC a nivel internacional.</li> <li>- Convenios con entidades sociales, patrocinios y mecenazgos relacionadas con la diversidad, discapacidad, accesibilidad, medio ambiente, cultura, etc.</li> <li>- Cesiones de espacios, visitas guiadas, etc.</li> <li>- Convenios y acuerdos colaborativos con entidades e instituciones relevantes del ámbito empresarial.</li> <li>- Servicios relacionados con la accesibilidad, PMR, mejora de la salud, servicios de información y/o zonas infantiles.</li> <li>- Compromiso por la igualdad y la diversidad, mediante iniciativas de inclusión social en la oferta de servicios, la contratación de los mismos o la incorporación laboral.</li> <li>- Beneficios a los empleados (servicios al empleado, formación y talento, empleo joven), programas de conciliación y actuaciones de comunicación interna.</li> <li>- Fomento del voluntariado corporativo y programas que promuevan hábitos de vida saludable.</li> <li>- Análisis de percepción.</li> <li>- Impulso del valor de la transparencia, a nivel externo e interno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 316,9 Mill. € asignados para actuaciones de aislamiento acústico (2000-2017).</li> <li>✓ 23.096 viviendas y usos sensibles aislados acústicamente desde el año 2000.</li> <li>✓ Renovación de la certificación ISO 9001 e ISO 14001 adaptando el sistema a los nuevos requisitos de estas normas de ámbito internacional.</li> <li>✓ Reducción en un 4,8% del consumo energético/ATU respecto a 2016.</li> <li>✓ Reducción en un 5,4% de los kg CO2/ATU*)  <small>*ATU es un parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto, teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales.            ATU = Pasajeros + (100 * Operaciones) + (10 * Toneladas de carga)</small></li> <li>✓ Adhesión a Pacto Mundial de Naciones Unidas</li> <li>✓ Contribución directa a 8 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través de las medidas incluidas en el Plan de Acción RC</li> <li>✓ 334 convenios de colaboración vigentes (13 en 2017).</li> <li>✓ 240 profesionales participan en el programa de cooperación internacional.</li> <li>✓ Refuerzo e impulso interno y externo del programa "Espacios solidarios".</li> <li>✓ 1.520.140 servicios de asistencia PMR</li> <li>✓ 552.558 € contrataciones con servicios especiales de empleo</li> <li>✓ 336.415 horas de formación.</li> <li>✓ 1,77 Mill.€ destinados a formación</li> <li>✓ 1,4 Mill.€ destinados a ayudas sociales</li> <li>✓ Programa de voluntariado corporativo.</li> <li>✓ Nuevo Programa de Atención al Empleado (PAE).</li> <li>✓ Mejora en las posiciones de rankings Merco.</li> <li>✓ Inclusión en algunos índices de sostenibilidad (FTSE4Good; Standard Ethics).</li> <li>✓ Actualización del portal de RC en la Web.</li> <li>✓ Difusión de la Estrategia y Plan de RC en medios de comunicación.</li> </ul>

## 12. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de la acción de Aena durante 2017 ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,4%, hasta 169,0 euros por acción, frente a la evolución del IBEX35 que aumentó un 7,4%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.



Figura 7. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

<b>29/12/2017</b>	<b>AENA.MC</b>
Volumen Total operado (Nº de acciones)	80.925.971
Volumen medio diario operado del periodo (Nº de acciones)	317.357
Capitalización €	25.350.000.000
Precio de cierre €	169,00
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	110,1%

Tabla 17. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2017 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. Otros hechos

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2017 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos que se consideran de relevancia:

- Con fecha 8 de enero de 2018, el Consejo de Administración de Aena recibió comunicación del consejero D. José María Araúzo González en la que informaba de su dimisión como miembro del Consejo de Administración y de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Aena, como consecuencia de su jubilación producida el 28 de diciembre de 2017.
- Con fecha 25 de enero de 2018, el Consejo de Administración de Aena acordó, con la finalidad de cubrir la vacante producida en el seno del Consejo de Administración de la Sociedad, como consecuencia de la dimisión presentada el pasado 8 de enero por el consejero dominical D. José María Araúzo González, nombrar por el procedimiento de cooptación, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, como consejero de la Sociedad, por el plazo establecido en los Estatutos Sociales, a reserva de su aprobación o ratificación por la primera reunión de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, a D. Angel Luis Arias Serrano, con la calificación de consejero dominical.

Asimismo, ante la vacante producida en el seno de la Comisión de Nombramiento y Retribuciones de la Sociedad por la dimisión de D. José María Araúzo González, nombrar a D. Angel Luis Arias Serrano como nuevo miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Sociedad.

- Con fecha 25 de enero de 2018, Aena ha constituido la sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años.

De esta forma, Aena cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado a Aena por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017.

La nueva sociedad, que reviste la forma de sociedad anónima, se denomina "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia" y tendrá a Aena, S.M.E., S.A. como accionista único.

La sociedad concesionaria ha formalizado el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018 siendo designada como gestor aeroportuario del AIRM.

Una vez que el Aeropuerto Internacional Región de Murcia entre en explotación, Aena S.M.E., S.A tiene previsto, previo cumplimiento de todos los trámites legales y administrativos necesarios para ello, interrumpir las operaciones de tráfico aéreo civil en el aeropuerto de Murcia San Javier, procediendo dicho aeropuerto a operar solamente vuelos militares. El cierre definitivo de las operaciones aéreas civiles en la citada Base Aérea se deberá llevar a cabo por Orden Ministerial conjunta de Fomento y Defensa.

En ese momento se generaría una disminución del valor del inmovilizado de Aena afecto a las operaciones civiles de dicho aeropuerto, cifrada en unos 35 millones de euros, si bien de acuerdo a la oferta presentada por Aena S.M.E., S.A., se vería compensada en una cantidad aproximadamente igual por la nueva Sociedad Concesionaria.

- El tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la red de Aena ha crecido en enero de 2018 un 8,7%, hasta 15,5 millones de pasajeros.

ANEXOS:

- I. Estados financieros correspondientes ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2017
- III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros correspondientes ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017

Balance a 31 de diciembre de 2017 y 2016

Miles de euros	2017	2016
<b>ACTIVO</b>		
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		
Inmovilizado intangible	98.809	86.754
Inmovilizado material	12.968.405	13.369.417
Inversiones Inmobiliarias	135.108	135.690
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	165.032	165.032
Inversiones financieras a largo plazo	71.686	58.877
Deudas comerciales no corrientes	2.830	2.599
Activos por impuesto diferido	111.963	131.710
	<b>13.553.833</b>	<b>13.950.079</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.457	7.026
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	315.171	398.705
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	2.790	1.319
Inversiones financieras a corto plazo	1.613	1.630
Periodificaciones a corto plazo	5.639	5.939
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	718.115	482.758
	<b>1.049.785</b>	<b>897.377</b>
Total activo	<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	70.566	42.406
Reserva Legal	299.198	184.393
Otras Reservas	1.478.700	1.048.116
Resultado del ejercicio	1.219.751	1.148.061
Ajustes por cambios de valor	-61.992	-97.262
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	414.060	436.985
Tptal patrimonio neto	<b>6.021.151</b>	<b>5.363.567</b>
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Provisiones a largo plazo	79.547	142.235
Fianzas recibidas a largo plazo	102.483	89.203
Deudas a largo plazo	708.183	104.342
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	6.104.218	7.487.181
Periodificaciones a largo plazo	85.325	125.917
Pasivos por impuesto diferido	143.396	151.038
Total pasivo no corriente	<b>7.223.152</b>	<b>8.099.916</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Provisiones a corto plazo	83.867	128.468
Deudas a corto plazo	273.203	129.618
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	684.646	813.365
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	277.102	273.082
Periodificaciones a corto plazo	40.497	39.440
Total pasivo corriente	<b>1.359.315</b>	<b>1.383.973</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>8.582.467</b>	<b>9.483.889</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>14.603.618</b>	<b>14.847.456</b>

ANEXO I: Estados financieros correspondientes ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017

Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017 y 2016

Miles de euros	2017	2016 (*)
<b>Actividades continuadas</b>		
Importe neto de la cifra de negocios	3.754.904	3.508.705
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.432	4.323
Aprovisionamientos	-175.920	-182.188
Otros ingresos de explotación	10.689	7.598
Gastos de personal	-367.425	-349.806
Otros gastos de explotación	-810.608	-806.043
Amortización del inmovilizado	-755.230	-778.158
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	42.504	41.590
Excesos de provisiones	8.905	8.831
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-7.122	-6.039
<b>Resultado de explotación</b>	<b>1.705.129</b>	<b>1.448.813</b>
Ingresos financieros	7.056	205.352
Gastos financieros	-117.966	-149.680
Diferencias de cambio	12	-5
<b>Resultado financiero</b>	<b>-110.898</b>	<b>55.667</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>1.594.231</b>	<b>1.504.480</b>
Impuesto sobre beneficios	-374.480	-356.419
<b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas</b>	<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>1.219.751</b>	<b>1.148.061</b>

(\*) Cifras reexpresadas (véase Nota 2.f a las Cuentas anuales)

ANEXO I: Estados financieros correspondientes ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017

Estado de flujos de efectivo por el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2017 y 2016

Miles de euros	2017	2016
<b>Resultado antes de impuestos</b>	1.594.231	1.504.480
<b>Ajustes del resultado</b>	<b>867.895</b>	<b>767.410</b>
Depreciación y amortización	755.230	778.158
Correcciones valorativas por deterioro	-6.072	7.845
Imputación de subvenciones	-42.504	-41.590
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	10.092	6.438
Ingresos financieros	-7.056	-205.352
Gastos financieros y diferencias de cambio	77.424	105.213
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	40.530	44.472
Variación de provisiones	41.316	74.484
Otros	-1.065	-2.258
<b>Cambios en el capital corriente</b>	<b>-126.999</b>	<b>-66.934</b>
Existencias	569	-942
Deudores y otras cuentas a cobrar	-18.777	30.825
Otros activos corrientes	17	1.026
Acreedores y otras cuentas a pagar	-60.390	-53.683
Otros pasivos corrientes	-47.031	-42.947
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.387	-1.213
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>	<b>-380.816</b>	<b>-432.616</b>
Pagos de intereses	-123.751	-132.624
Cobros de intereses	337	1.493
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	-257.402	-301.485
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>1.954.311</b>	<b>1.772.340</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
<b>Pagos por inversiones</b>	<b>-317.955</b>	<b>-248.166</b>
Inmovilizado intangible	-31.220	-16.120 <sup>1</sup>
Inmovilizado material	-272.971	-226.799
Inversiones inmobiliarias	-831	-1.346
Otros activos financieros	-12.933	-3.901
<b>Cobros por desinversiones</b>	<b>124</b>	<b>625</b>
Empresas del grupo y asociadas	-	614
Otros activos	124	11
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>	<b>-317.831</b>	<b>-247.541</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>9.340</b>	<b>10.665</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	9.340	10.665
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>-835.862</b>	<b>-1.157.124</b>
Emisión:		
- Deudas con entidades de crédito	650.000	0
- Otras	22.794	19.392
Devolución y amortización de:		
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	-1.497.288	-1.172.339
-Otras deudas	-11.368	-4.177
<b>Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos</b>	<b>-574.601</b>	<b>-406.366</b>
Dividendos	-574.601	-406.366
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>	<b>-1.401.123</b>	<b>-1.552.825</b>
<b>Aumento/(disminución) neta del efectivo o equivalentes</b>	<b>235.357</b>	<b>-28.026</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del periodo</b>	<b>482.758</b>	<b>510.784</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>718.115</b>	<b>482.758</b>

## ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2017

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
247552	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
247614	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
248151	15/02/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2016.
248341	21/02/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2016
248343	21/02/2017	Información adicional sobre cuentas anuales auditadas	Presentación de resultados e informe de gestión consolidado del ejercicio 2016
248344	21/02/2017	Información sobre dividendos	Propuesta de distribución de dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016
248345	21/02/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021
248354	22/02/2017	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2016
248356	22/02/2017	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del ejercicio 2016
249848	21/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
249849	21/03/2017	Composición del consejo de administración	La compañía comunica cambios en el Consejo de Administración
249896	23/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
250765	18/04/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2017
251084	25/04/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas
251087	25/04/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en el Consejo de Administración aprobados por la Junta General de Accionistas
251094	25/04/2017	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
251120	26/04/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2017
252198	18/05/2017	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings la agencia de calificación crediticia a AENA de "BBB+" a "A" revisando la perspectiva de positiva a estable
252377	23/05/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena, con el informe favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena
254683	18/07/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2017
254700	19/07/2017	Suspensiones y levantamientos de negociación	La CNMV ha decidido suspender la negociación de AENA, S.A
254706	19/07/2017	Otros sobre operaciones corporativas	Aena comunica la decisión de su accionista mayoritario de rechazar la potencial oferta pública de adquisición de Abertis
254707	19/07/2017	Suspensiones y levantamientos de negociación	La CNMV ha decidido levantar con efectos de las 11:00 h. del día de la fecha la negociación de AENA, S.A.
255044	26/07/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2017
255047	26/07/2017	Información sobre resultados	Presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2017
256736	26/09/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y de la Comisión Ejecutiva
257333	13/10/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y de la Comisión Ejecutiva
257483	17/10/2017	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 2017
257725	24/10/2017	Información financiera intermedia	La Sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2017
259731	19/12/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica el cese y nombramiento de Secretario del Consejo de Administración y nombramiento de Vicesecretaría del Consejo

### ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2017, forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena.

**FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2017**

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 27 de febrero de 2018, 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 2017, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente:	D. Jaime García-Legaz Ponce	
Consejero:	D <sup>a</sup> . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	D <sup>a</sup> . Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D <sup>a</sup> M <sup>a</sup> Jesús Romero de Ávila Torrijos	
Consejero:	D <sup>a</sup> Alicia Segovia Marco	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D. Josep Piqué Camps	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	