



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

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2017

Informe de Gestión Consolidado

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 Consolidadas emitido por un Auditor Independiente

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

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2017, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2017, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

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

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

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



Cuestiones clave de la auditoría

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

Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)

Véanse notas 2.3), 2.8), 2.21), 3.1), 4 g), 5, 6, 7 y 23 a) de las cuentas anuales consolidadas

<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 consolidadas del Grupo Aena, principalmente en:</p> <ul style="list-style-type: none">- Los ingresos relativos a los servicios prestados por la Sociedad dominante y regulados por el DORA, en relación con su registro contable y desglose.- Las bonificaciones establecidas por el DORA que la Sociedad dominante aplica a las compañías aéreas, en relación con su cálculo y registro contable.- Los incentivos comerciales que el DORA estipula que podrían ser establecidos por la Sociedad dominante pero que son fijados y aprobados por ésta.- 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.- El desglose de la información financiera por segmentos requerida por el marco normativo de información financiera aplicable, al regular el DORA los criterios de asignación de costes a los servicios que presta Aena. <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 consolidadas 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">- 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.- la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por los administradores del Grupo en el registro de dichos ingresos, activos y provisiones.- la realización de pruebas sustantivas relacionadas con los ingresos, activos y provisiones anteriormente mencionados, en relación con los servicios prestados por Aena 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 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 y de la imputación de los costes a los segmentos. <p>Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.</p>



Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2017, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

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

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2. b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado, o en su caso, que se haya incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 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 consolidadas

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



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

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

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

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

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

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

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.



- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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

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

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

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

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante ____

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante de fecha 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 del Grupo por un período de tres años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

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

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

27 de febrero de 2018



KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2018 Nº 01/18/01347
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. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

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

Índice

	Página
Cuentas anuales consolidadas	1
Notas a las cuentas anuales consolidadas	7
1 Información general.....	7
2 Resumen de las principales políticas contables.....	10
3 Gestión de riesgos operativos y financieros.....	44
4 Estimaciones y juicios contables más importantes	51
5 Información financiera por segmentos.....	54
6 Inmovilizado material.....	60
7 Activos intangibles.....	67
8 Inversiones inmobiliarias.....	71
9 Inversiones en asociadas.....	74
10 (a) Instrumentos financieros por categoría.....	76
10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros.....	77
11 Activos financieros disponibles para la venta.....	77
12 Instrumentos financieros derivados.....	79
13 Clientes y cuentas a cobrar.....	82
14 Existencias.....	84
15 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	84
16 Capital y prima de emisión.....	85
17 Ganancias y pérdidas acumuladas.....	86
18 Participaciones no dominantes y otras reservas.....	87
19 Proveedores y otras cuentas a pagar.....	90
20 Deuda financiera.....	92
21 Impuestos diferidos.....	105
22 Prestaciones a los empleados.....	108
23 Provisiones y contingencias.....	115
24 Subvenciones.....	125
25 Otros pasivos a largo plazo.....	126
26 Compromisos.....	126
27 Otras (pérdidas) / ganancias – netas.....	129
28 Gastos por prestaciones a los empleados.....	129
29 Otros ingresos de explotación.....	130
30 Aprovisionamientos y Otros gastos de explotación.....	131
31 Ingresos y gastos financieros.....	132
32 Impuesto sobre las ganancias.....	133
33 Resultados por acción.....	135
34 Transacciones y saldos con partes vinculadas	135
35 Otra información.....	141
36 Análisis del Estado de flujos de efectivo.....	143
37 Hechos posteriores a la fecha de balance	146

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2017 y 2016

	Nota	2017	2016
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	13.205.946	13.563.922
Activos intangibles	7	491.173	525.647
Inversiones Inmobiliarias	8	135.108	135.690
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	63.955	71.741
Otras cuentas a cobrar	13	2.831	2.599
Activos por impuestos diferidos	21	122.369	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	11	347	354
Otros activos financieros	10	71.506	58.697
Instrumentos financieros derivados	12	360	-
		14.093.595	14.502.621
Activos corrientes			
Existencias	14	7.051	8.958
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	351.809	437.579
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	854.977	564.616
		1.213.837	1.011.153
Total activos		15.307.432	15.513.774
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	3.180.024	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas	18	(22.523)	(16.261)
Otras reservas	18	(75.931)	(113.110)
Participaciones no dominantes	18	5.426	32.400
		5.687.864	5.025.749
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	7.276.016	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	12	45.645	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	21	80.153	89.990
Prestaciones a los empleados	22	59.126	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	70.901	133.639
Subvenciones	24	511.927	544.382
Otros pasivos a largo plazo	25	91.409	132.001
		8.135.177	8.962.156
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	588.419	439.045
Deuda financiera	20	734.943	880.439
Instrumentos financieros derivados	12	37.010	39.651
Subvenciones	24	40.152	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	83.867	128.468
		1.484.391	1.525.869
Total pasivos		9.619.568	10.488.025
Total patrimonio neto y pasivos		15.307.432	15.513.774

Las Notas 1 a 37 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

	Nota	2017	2016 (*)
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	3.960.582	3.709.581
Otros ingresos de explotación	29	10.852	7.761
Trabajos realizados por la empresa para su activo		4.751	4.615
Aprovisionamientos	30.a	(174.176)	(180.366)
Gastos de personal	28	(417.155)	(390.724)
Otros gastos de explotación	30.b	(910.912)	(901.775)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(800.035)	(825.805)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	42.504	41.590
Excesos de provisiones		8.905	8.940
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(10.915)	(6.402)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	2.969	399
Resultado de explotación		1.717.370	1.467.814
Ingresos financieros	31	6.891	208.484
Gastos financieros	31	(142.134)	(162.024)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	(4.347)	(14.276)
Gastos financieros – netos	31	(139.590)	32.184
Participación en el resultado de asociadas	9	18.927	16.121
Resultado antes de impuestos		1.596.707	1.516.119
Impuesto sobre las ganancias	32	(374.738)	(351.733)
Resultado del período consolidado		1.221.969	1.164.386
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		(10.036)	237
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	1.232.005	1.164.149
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	8,21	7,76
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	8,21	7,76

(*) Cifras reexpresadas (vease Nota 2.3)

Las Notas 1 a 37 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

	Nota	2017	2016
Resultado del ejercicio		1.221.969	1.164.386
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		(824)	(23.125)
- Por revaloración/(reversión de la revalorización) del inmovilizado material y de activos intangibles		-	-
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	(986)	(27.629)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	(7)	30
- Resto de ingresos y gastos que no se reclasifican al resultado del periodo		-	-
- Efecto impositivo	32	169	4.474
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		32.434	(66.712)
1. Activos financieros disponibles para la venta		-	-
- Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
- Otras reclasificaciones		-	-
2. Coberturas de los flujos de efectivo	32	52.581	(62.668)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		12.051	(107.140)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		40.530	44.472
- Importes transferidos al valor inicial de las partidas cubiertas		-	-
- Otras reclasificaciones		-	-
3. Diferencias de conversión		(7.415)	(19.164)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(7.415)	(19.164)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
4. Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		-	-
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
5. Resto de ingresos y gastos que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		-	-
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
6. Efecto impositivo	32	(12.732)	15.120
Resultado global total del ejercicio		1.253.579	1.074.549
- Atribuidos a la entidad dominante		1.262.922	1.095.198
- Atribuidos a participaciones no dominantes		(9.343)	(20.649)

Las Notas 1 a 37 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y Pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)	Total	Participaciones no dominantes (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
Saldo a 31 de diciembre de 2015	1.500.000	1.100.868	1.763.434	(57.082)	514	(3.852)	-	4.303.882	56.399	4.360.281
Resultado del periodo	-	-	1.164.149	-	-	-	-	1.164.149	237	1.164.386
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	30	30	-	30
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(44.748)	(11.824)	(12.409)	-	(68.981)	(20.886)	(89.867)
Resultado global total del ejercicio	-	-	1.164.149	(44.748)	(11.824)	(12.409)	30	(1.095.198)	(20.649)	(1.074.549)
Distribución de dividendos	-	-	(406.500)	-	-	-	-	(406.500)	(3.350)	(409.850)
Otros movimientos	-	-	769	-	-	-	-	769	-	769
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(405.731)	-	-	-	-	(405.731)	(3.350)	(409.081)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	1.500.000	1.100.868	2.521.852	(101.830)	(11.310)	(16.261)	30	4.993.349	32.400	5.025.749
Resultado del periodo	-	-	1.232.005	-	-	-	-	1.232.005	(10.036)	1.221.969
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)	-	(7)
Otro resultado global del periodo	-	-	-	37.605	(419)	(6.262)	-	30.924	693	31.617
Resultado global total del periodo	-	-	1.232.005	37.605	(419)	(6.262)	(7)	1.262.922	(9.343)	1.253.579
Distribución de dividendos	-	-	(574.500)	-	-	-	-	(574.500)	(17.631)	(592.131)
Otros movimientos	-	-	667	-	-	-	-	667	-	667
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(573.833)	-	-	-	-	(573.833)	(17.631)	(591.464)
Saldo a 31 de diciembre de 2017	1.500.000	1.100.868	3.180.024	(64.225)	(11.729)	(22.523)	23	5.682.438	5.426	5.687.864

Las Notas 1 a 37 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

	Nota	2017	2016
Resultado antes de impuestos		1.596.707	1.516.119
Ajustes por:		935.380	829.591
- Depreciación y amortización	6,7,8	800.035	825.805
- Correcciones valorativas por deterioro		(6.072)	7.845
- Variación de provisiones		50.222	78.349
- Imputación de subvenciones	24	(42.504)	(41.590)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		10.915	6.402
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	31	7	4.469
- Ingresos financieros	31	(6.891)	(208.484)
- Gastos financieros	31	101.604	117.552
- Diferencias de cambio	31	4.340	9.807
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	40.530	44.472
- Otros Ingresos y gastos		2.121	1.085
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia		(18.927)	(16.121)
Variaciones en capital circulante:	36	(122.326)	(55.319)
- Existencias		552	(951)
- Deudores y otras cuentas a cobrar	36	(4.587)	26.155
- Otros activos corrientes		(117)	(42)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	36	(73.779)	(42.359)
- Otros pasivos corrientes		(43.007)	(36.909)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.388)	(1.213)
Otro efectivo generado por las operaciones		(395.149)	(455.666)
Intereses pagados	20, 36	(134.661)	(146.825)
Cobros de intereses		4.311	1.533
Impuestos pagados	36	(263.490)	(309.019)
Otros cobros (pagos)		(1.309)	(1.355)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		2.014.612	1.834.725

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016

	Nota	2017	2016
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(339.189)	(287.919)
Adquisiciones de activos intangibles		(31.220)	(16.120)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(831)	(1.346)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(12.933)	(3.901)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.2	5.376	2.027
Cobros por desinversiones inmovilizado material			1
Cobros otros activos financieros		124	11
Dividendos recibidos	2.2	17.059	15.609
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(361.614)	(291.638)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Cobros de subvenciones FEDER	24	9.340	10.665
Cobros de financiación de entidades de crédito	20	991.053	31.739
Otros cobros	20	22.794	19.392
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	20	(278.285)	(333)
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(1.497.288)	(1.172.339)
Dividendos pagados	36	(592.232)	(409.716)
Otros pagos	20, 36	(19.656)	(12.490)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(1.364.274)	(1.533.082)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		1.637	(2.130)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		290.361	7.875
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		564.616	556.741
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		854.977	564.616

Las Notas 1 a 37 forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017

1 Información general

Aena S.M.E., S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que al cierre del ejercicio 2017 estaba integrado por 6 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

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

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

La inscripción en el registro mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la rama de actividad aeroportuaria y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011. La aportación no dineraria y la valoración se realizaron tomando 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

- a) Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- b) Ampliar el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir, la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
- c) Emitir como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo, por tanto, el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).
- d) De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la "Actividad".
- e) 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.
- f) Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en función de la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.
- g) Todo el personal de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.
- h) El *split* y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

de valoración realizado que resulta en un importe de la actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

- i) De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe de los Administradores de Aena Aeropuertos, S.A., que el accionista único ha examinado.
- j) La Sociedad comenzará a ejercer la actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del ministro de Fomento prevista en la Disposición Transitoria segunda del RDL 13/2010.
- k) A la aportación de la actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

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

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

- a) Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- b) Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- c) Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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 Aeropuertos, S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

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

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

El domicilio de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Arturo Soria, 109.

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

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

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

2 Resumen de las principales políticas contables

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

2.1 Bases de presentación

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

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”. Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, “Combinaciones de Negocios”,

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

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

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

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

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las “NIIF”) y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2017 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2017, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2017 han sido sometidas a revisión de los auditores. Las cifras correspondientes a 31 de diciembre de 2016 (auditadas) se presentan únicamente a efectos comparativos.

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2018, y se presentarán para su aprobación por la Junta general de Accionistas el 10 de abril de 2018.

2.1.2 Cambios en políticas contables

2.1.2.1 Normas e interpretaciones aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2017

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2017 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2016, excepto por las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones:

Modificaciones a NIC 12 – Reconocimiento de los activos por impuestos diferidos de pérdidas no realizadas.

La modificación clarifica los requerimientos para registrar los impuestos diferidos activos derivados de pérdidas esperadas de instrumentos financieros que aún no se han realizado, pero no modifica los principios generales subyacentes para el reconocimiento de activos por impuestos diferidos. En particular clarifica la contabilización de activos por impuestos diferidos cuando un activo financiero es medido a valor razonable y este valor razonable es inferior a la base fiscal del activo.

Las enmiendas aclaran que la existencia de una diferencia temporaria deducible depende únicamente de una comparación del valor en libros de un activo y su base fiscal al final del período que se informa, y no se ve afectada por los posibles cambios futuros en el valor en libros o la forma esperada de recuperación del activo.

La modificación también incluye indicaciones respecto de cómo valorar los beneficios fiscales futuros que podrán utilizarse para compensar pérdidas fiscales. De acuerdo con la NIC 12, se reconocerá un activo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias deducibles, en la medida en que resulte probable que la entidad disponga de ganancias fiscales futuras contra las que cargar esas diferencias temporarias deducibles. En esencia, el beneficio del activo por impuesto diferido se encuentra en una reducción de las ganancias fiscales futuras.

La aplicación de esta modificación no ha tenido un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

Modificaciones a la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo” – Iniciativa sobre información a revelar

Esta modificación forma parte de las modificaciones relacionadas con la información a revelar y requiere a las entidades desglosar información que permita a los usuarios conocer y evaluar los cambios en los pasivos que procedan de actividades de financiación en el estado de flujos de efectivo.

Para lograr este objetivo, las modificaciones requieren que los siguientes cambios en los pasivos derivados de las actividades de financiación sean revelados (en la medida necesaria): (i) los cambios de los flujos de efectivo de financiación; (ii) los cambios derivados de la obtención o pérdida del control de subsidiarias u otros negocios; (iii) el efecto de los cambios en las tasas de cambio extranjeras; (iv) los cambios en el valor razonable; y (v) otros cambios.

El IASB define los pasivos derivados de las actividades de financiación como pasivos "para los cuales los flujos de efectivo eran o serán, clasificados en el estado de flujos de efectivo como los flujos de efectivo por actividades de financiación".

Las modificaciones establecen que una manera de cumplir con el nuevo requisito de revelación es proporcionar una conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera, para los pasivos derivados de las actividades de financiación. Por último, las modificaciones establecen que los cambios en los pasivos derivados de las actividades de financiación deben ser revelados por separado de los cambios en otros activos y pasivos.

Esta nueva información a revelar ha sido detallada en la Nota 20, y se ha complementado con información adicional en la Nota 36. Tal y como permite la norma, el Grupo ha optado por no proporcionar información comparativa.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.1.2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estas Cuentas anuales consolidadas, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

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

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

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 9 “Instrumentos financieros”. Esta Norma sustituye la guía de la NIC 39.	El IASB ha publicado la versión completa de la NIIF 9, “Instrumentos financieros”, que sustituye la guía de la NIC 39. Esta versión final incluye los requerimientos de clasificación y valoración de los activos y pasivos financieros; también incluye un modelo de pérdidas de crédito esperadas que sustituye al modelo de pérdidas por deterioro del valor incurridas actualmente utilizado.	La NIIF 9 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
NIIF 15 “Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes”. Esta Norma sustituye a las siguientes normas: (a) la NIC 11 Contratos de Construcción; (b) la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias.	Bajo esta norma, los ingresos se reconocen cuando un cliente obtiene el control del bien o servicio vendido. Un cliente obtiene el control cuando tiene tanto la capacidad de dirigir el uso como de obtener los beneficios del bien o servicio. La transferencia de control no es la misma que la transferencia de riesgos y beneficios, ni es necesariamente la misma que la culminación de un proceso de ganancias como se considera hoy. Las entidades también tendrán que aplicar una nueva guía para determinar si deben reconocer los ingresos a lo largo del tiempo o en un momento determinado del mismo. En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 15 requiere amplia información para proporcionar un mayor conocimiento tanto de los ingresos que se hayan reconocido como de los ingresos que se espera reconocer en el futuro en relación con contratos existentes. Asimismo, se proporcionará información cuantitativa y cualitativa sobre los juicios significativos realizados por la dirección en la determinación de los ingresos que se reconocen, así como sobre los cambios en estos juicios.	La NIIF 15 será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos: a) Retroactivamente a cada periodo previo para el que se presente información de acuerdo con la NIC 8, sujeto a ciertos expedientes prácticos; o b) De forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de aplicar inicialmente esta Norma en la fecha de aplicación inicial.
NIIF 15 (Modificación): “Aclaraciones a la NIIF 15: “Ingresos procedentes de contratos con clientes”.	Clarificar la guía para identificar las obligaciones de desempeño, la contabilización de licencias de propiedad industrial y la presentación de ingresos ordinarios netos <i>versus</i> brutos.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
NIIF 16 “Arrendamientos”.	En enero de 2016 fue aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17).	La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 14 – Cuentas de diferimientos de actividades reguladas	La NIIF 14 es una norma opcional que permite a una entidad, cuando adopte por primera vez las NIIF y cuyas actividades estén sujetas a regulación de tarifas, seguir aplicando la mayor parte de sus políticas contables anteriores para las cuentas diferidas reguladas. Las entidades que adopten la NIIF 14 tienen que presentar las cuentas diferidas reguladas como partidas separadas en el estado de situación financiera y presentar los movimientos de esas cuentas como partidas separadas en el estado de resultados y en el estado del resultado global. La norma requiere desgloses respecto a la naturaleza y a los riesgos asociados con las tarifas reguladas de la entidad, así como los impactos de las tarifas reguladas en las cuentas anuales. Como el Grupo no ha adoptado las NIIF en este ejercicio, esta norma no será aplicable.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a las NIIF 10 y NIC 28 – Ventas o contribuc. de activos entre un inversor y su asociada o su negocio conjunto	Esta modificación pretende eliminar el conflicto existente entre la IFRS 10 y la IAS 28 para las aportaciones de negocios a asociadas o negocios conjuntos.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a NIIF 9: Características de pagos anticipados con compensación negativa	Aclaración sobre la forma de clasificación y contabilización de este tipo de instrumentos financieros con cláusulas de pagos anticipados.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y valoración de las transacciones de pagos basados en acciones	La modificación afecta a la clasificación y cuantificación de pagos basados en acciones en tres áreas: <ul style="list-style-type: none"> • Los efectos de las condiciones de vencimiento en el importe de la obligación si su pago es en efectivo • La clasificación de los pagos realizados por cuenta del preceptor de las retenciones fiscales • El registro contable cuando un pago en acciones se modifica pasando a ser liquidable en efectivo a liquidable en acciones. 	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Interpretación CINIIF 22, anticipos entregados en transacciones en moneda extranjera	Esta interpretación trata el registro contable de los anticipos que se entregan en una moneda distinta a la funcional para la compra de bienes y de cómo deben ser reconocidas las diferencias en cambio de dichos anticipos.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Mejoras a las NIIF, ciclo 2014-2016	Incluye cambios a la NIIF 1, eliminando ciertas exenciones, y a la NIC 28, permitiendo a determinadas entidades medir sus inversiones en asociadas o explotaciones conjuntas a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Mejoras a las NIIF, ciclo 2015-2017	Incluye cambios a la NIC 12 (Impuesto a las ganancias), NIC 23 (Costos por préstamos) y NIC 28 (Inversiones en asociadas y negocios conjuntos),	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Interpretación CINIIF 23, Incertidumbres sobre el tratamiento del impuesto sobre las ganancias	Esta Interpretación aclara cómo aplicar los requerimientos de reconocimiento y medición de la NIC 12 cuando existe incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto a las ganancias	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 40; transferencias de propiedades de inversión	Esta modificación clarifica los supuestos y las circunstancias que permiten hacer la transferencia de existencias o inmovilizado a propiedad de inversión.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de la mayor parte de estas normas y enmiendas no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial. Sin embargo, para las normas más relevantes (NIIF 9, 15 y 16) el Grupo ha realizado los siguientes análisis hasta la fecha con las siguientes conclusiones:

NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes

La NIIF 15 fue publicada en mayo de 2014 y modificada en abril de 2016. Esta norma establece un nuevo modelo de cinco pasos que aplica a la contabilización de los ingresos procedentes de contratos con clientes. De acuerdo con la NIIF 15 el ingreso se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que una entidad espera tener derecho a recibir a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente.

(a) Reconocimiento de los ingresos

La NIIF 15 es de aplicación en el ejercicio que comienza el 1 de enero de 2018. El Grupo ha llevado a cabo un análisis en el que ha concluido que la implementación de esta norma no tendrá impacto relevante sobre las operaciones que realiza ni sobre la situación patrimonial de apertura del ejercicio 2018. La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Bajo NIIF 15, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplica las tarifas reguladas que se aprueban por ley de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario. Este tratamiento coincide con el que se ha venido utilizando hasta la entrada en vigor de dicha NIIF (ver Notas 2.21 y 4.1).

(b) Requisitos de presentación e información

La NIIF 15 incluye requisitos de presentación e información que son más detallados que en las normas actuales. Los requisitos de presentación suponen un cambio significativo respecto a la práctica actual y aumentan significativamente el volumen de desgloses requeridos en los estados financieros del Grupo. En particular, el Grupo espera que las notas a los estados financieros se amplíen por los desgloses correspondientes a los juicios realizados respecto a identificación de las obligaciones de desempeño y otros aspectos de juicio de la norma.

(c) Estrategia de transición

En cuanto a su estrategia de transición, Grupo Aena ha elegido como fecha de aplicación inicial la del 1 de enero de 2018. Por otra parte, Grupo Aena decide optar por la opción C3 b) establecida en la Norma, que supone aplicar la NIIF 15 retroactivamente con el efecto acumulado de la aplicación inicial reconocido en la fecha de aplicación inicial.

En resumen, el impacto de la adopción de la NIIF 15 no se espera que tenga un impacto relevante en las cuentas del Grupo AENA.

NIIF 9 Instrumentos financieros

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

Durante 2017, el Grupo ha realizado una evaluación detallada de los impactos de los tres aspectos de la NIIF 9. Esta evaluación se basa en la información actualmente disponible y puede estar sujeta a variaciones por información adicional que esté disponible en 2018 cuando el Grupo adopte la NIIF 9.

- Clasificación y valoración de activos y pasivos financieros

El criterio de clasificación de los activos financieros dependerá tanto del modelo de negocio para su gestión como de las características de sus flujos contractuales. Con base en lo anterior, el activo se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, o a valor razonable con cambios en el resultado del periodo.

Los préstamos, así como los deudores comerciales, se mantienen para recibir los flujos de efectivo contractuales y se espera que supongan flujos de efectivo que representan únicamente pagos de principal e intereses. El Grupo analizó las características de los flujos de efectivo de estos instrumentos y concluyó que cumplen los criterios para ser valorados a coste amortizado de acuerdo con la NIIF 9. En consecuencia, no se requiere la reclasificación de estos instrumentos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En cuanto a la clasificación de los activos financieros disponibles para la venta, al margen de su escasa relevancia, el Grupo optará por su clasificación al coste, tal y como permite la norma, por lo que no existirán impactos en la transición a la NIIF 9.

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

- Deterioro de activos financieros

El nuevo modelo de deterioro de NIIF 9 se basa en la pérdida esperada, a diferencia del modelo de pérdida incurrida de NIC 39. Bajo la nueva norma, la provisión por pérdidas se calculará en función de las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo. El Grupo aplicará el enfoque simplificado y registrará las pérdidas esperadas durante toda la vida del activo para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo. Teniendo en cuenta las condiciones crediticias de los clientes del Grupo, no se espera un impacto significativo por este nuevo modelo de deterioro, ascendiendo el impacto en la fecha de aplicación inicial en el estado de situación financiera consolidado a 2.543 miles de euros de menores reservas.

- Contabilidad de coberturas

El Grupo ha realizado un análisis de las coberturas contratadas y ha concluido que son plenamente eficaces y la aplicación de la NIIF 9 no tendrá impacto sobre sus estados financieros consolidados.

Por otra parte, la contabilidad de coberturas de la NIIF 9 se aplica de manera prospectiva, por lo que no habrá un ajuste de primera aplicación.

- Reestructuraciones de deuda

El Grupo no ha realizado reestructuraciones de deuda relevantes en el pasado que resulten afectadas por la nueva Norma, y la refinanciación ejecutada en 2017 del subgrupo LLAH III (ver Nota 20) implicó una modificación sustancial de los préstamos existentes. Por tanto, los impactos derivados de este hecho por la aplicación de la NIIF 9, se limitan a un importe de 1.748 miles de euros de menor deuda, aumentando las reservas en el mismo importe, que se compensará con un aumento en el gasto financiero durante los años 2018, 2019 y 2020, hasta alcanzar esa cifra.

- Estrategia de transición

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

NIIF 16 Arrendamientos

Esta Norma sustituye las siguientes Normas e Interpretaciones:

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

La NIIF 16 establece que las compañías que actúen como arrendatarios deben reconocer en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En este nuevo contexto, las sociedades deberán registrar un Activo por el derecho de uso del bien alquilado y un Pasivo por el valor actual de los pagos mínimos futuros (incluyendo también el pago final del bien si aplica y existen expectativas de que vaya a incurrirse en el mismo).

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

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

El Grupo Aena ha realizado un análisis detallado de todos los contratos de arrendamiento que tiene suscritos, tanto como arrendador como arrendatario. La conclusión de este análisis es que el Grupo tendrá que registrar los derechos de uso y sus pasivos correspondientes relacionados con el alquiler del terreno y las construcciones del negocio en el Reino Unido (ver nota 2.24), los correspondientes a arrendamientos de vehículos de transporte en las instalaciones de dicho aeropuerto, y, en su caso, algunos contratos de arrendamiento de vehículos y edificios del negocio en España.

El impacto a registrar se encuentra aún por determinar de forma exacta ya que existen diferentes alternativas de transición y las estimaciones son complejas y dependen de las condiciones específicas en la fecha de efectiva aplicación. No obstante, considerando el volumen y las características de los contratos afectados, las estimaciones iniciales del Grupo Aena del impacto que las modificaciones introducidas por la NIIF 16 tendrían en los estados financieros del Grupo desde la fecha de adopción, suponen un incremento de los pasivos financieros y los activos inmovilizados inferior al 1 % de los saldos actuales de dichas masas patrimoniales, incluyendo el reconocimiento en el estado de situación financiera de los activos por derecho de uso y las obligaciones correspondientes en relación con la mayor parte de los contratos que, bajo la normativa vigente, se clasifican como arrendamientos operativos. Las amortizaciones del derecho al uso de los activos y el reconocimiento de los intereses sobre la obligación de arrendamiento reemplazarán una parte significativa del importe reconocido en la cuenta de resultados como gasto del arrendamiento operativo bajo la norma actual. La clasificación de los pagos en el estado de flujos de efectivo también se verá impactada por esta nueva normativa. En 2018, el Grupo continuará evaluando el efecto potencial de la NIIF 16 en sus estados financieros consolidados.

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

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

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

a) Dependientes

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

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

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

Cualquier contraprestación contingente a transferir por el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente que se considere un activo o un pasivo se reconocen de acuerdo con la NIC 39 en resultados o como un cambio en otro resultado global. La contraprestación contingente que se clasifique como patrimonio neto no se valora de nuevo y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto. Los costes relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el ejercicio en que se incurre en ellos.

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

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

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

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2017 y de 2016, todas ellas consolidadas por el método de integración global, 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. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2016

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

A 31 de diciembre de 2017 y de 2016 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

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

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 son los siguientes (expresado en miles de libras esterlinas):

31 de diciembre de 2017

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

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

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

(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2016					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	396	54.995	56.377
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	2.197	7.864	11.047
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	9.800	94.517	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 la red PwC.

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

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

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

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

Durante el ejercicio 2016 LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 5.200 miles de GBP (6.836 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. percibió 3.486 miles de euros, y el resto, 3.350 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

b) Empresas con control conjunto y asociadas

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

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

La participación del Grupo en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de las sociedades asociadas se reconoce en la cuenta de resultados, y la participación en los movimientos posteriores a la adquisición en el otro resultado global se reconoce en el otro resultado global, con el correspondiente ajuste al importe en libros de la

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

inversión. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, el Grupo no reconoce pérdidas adicionales, a menos que hubiera incurrido en obligaciones legales o implícitas o realizado pagos en nombre de la asociada.

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

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

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

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

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

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG

(2) Sociedades auditadas por otros auditores

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades asociadas a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.16		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	-	33,33	59.364	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	4.490	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (1)	Sin actividad (*)	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	50	7.887	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

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

El 28 de abril de 2016 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 135.000 miles de acciones, quedando establecido en 2.243.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo reconoció una entrada de caja por 2.296 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 1.457 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2016 y 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 del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la Bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2017 fue de 202,00 pesos mexicanos (MXN) (2016: 170,48 pesos mexicanos (MXN)).

Asimismo el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el plan de negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de las contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2017 y 2016, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2017 y 2016, es superior al coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

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

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

Durante el ejercicio 2017 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas por importe de 16.630 miles de euros (2016: 15.609 miles de euros).

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2016, según se ha explicado en nota 2.1.2.

No obstante lo anterior, la información segmentada para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 que se desglosa en la Nota 5 ha sido elaborada de conformidad con los criterios de asignación de costes establecidos por el DORA aprobado el 27 de Enero de 2017 con fines regulatorios que se señalan en dicha nota.

A efectos de comparación de la información, se ha reexpresado el importe de - 44.472 miles de euros que figuraba en 2016 en "Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipos de interés: cobertura de flujos de interés" dentro del epígrafe de "Otros ingresos/ (gastos) financieros netos" al epígrafe de "Gastos financieros" (Nota 31), de acuerdo con la normativa contable vigente.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

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

b) Transacciones y saldos

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Entidades del Grupo

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

- (i) Los activos y pasivos de cada balance presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y
- (iii) Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen en el otro resultado global.

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

2.5 Inmovilizado material

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

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

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

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

b) Aplicaciones informáticas

En este epígrafe se recogen los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

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

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

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

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

c) Gastos de desarrollo

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

- Es probable que el proyecto vaya a ser un éxito (considerando su viabilidad técnica y comercial), de manera que dicho proyecto sea disponible para su uso o venta.
- Es probable que el proyecto generará beneficios económicos futuros, tanto en términos de ventas externas como internas.
- El Grupo tiene la intención de completar el proyecto, para usarlo o venderlo.
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- Sus costes pueden estimarse de forma fiable.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

d) Concesión administrativa de LLAH III

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

e) Concesiones de servicio

Ver Nota 2.24

f) Otro inmovilizado intangible

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

2.7 Inversiones inmobiliarias

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

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

	<u>Años</u>
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

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

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

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria,

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

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

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

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

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 3).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 dominante reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de resultados.

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

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

El Grupo clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y cuentas a cobrar y activos financieros disponibles para la venta. La clasificación depende del propósito con el que se adquirieron los activos financieros. La dirección determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de reconocimiento inicial.

Las adquisiciones y enajenaciones habituales de activos financieros se reconocen en la fecha de negociación, es decir, la fecha en que el Grupo se compromete a adquirir o vender el activo.

Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando los derechos a recibir flujos de efectivo de las inversiones han vencido o se han transferido y el Grupo ha traspasado sustancialmente todos los riesgos y ventajas derivados de su titularidad.

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante los ejercicios 2017 y 2016 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados son activos financieros mantenidos para su negociación. Un activo financiero se clasifica en esta categoría si se adquiere principalmente con el propósito de venderse a corto plazo. Los derivados también se clasifican como mantenidos para su negociación a menos que se designen como instrumentos de cobertura. Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera que se van a liquidar en doce meses, en caso contrario, se clasifican como no corrientes.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inicialmente y posteriormente a valor razonable, sin incluir los costes de transacción, que se cargan a la cuenta de resultados. Las ganancias o pérdidas procedentes de cambios en el valor razonable de la categoría de Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se presentan en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos / (gastos) financieros - netos en el período en que se originaron.

b) Préstamos y cuentas a cobrar

Los préstamos y cuentas a cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos de más de 12 meses a partir de la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los “Préstamos y cuentas a cobrar” del Grupo comprenden las partidas del balance “Cuentas comerciales a cobrar” y “Efectivo y equivalentes al efectivo en el balance” (Notas 2.13 y 2.14).

Las inversiones en “Préstamos y cuentas a cobrar” se reconocen inicialmente por el valor razonable más los costes de la transacción. Los préstamos y cuentas a cobrar se registran posteriormente a su reconocimiento inicial por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Los intereses calculados usando el método del tipo de interés efectivo se reconocen en la cuenta de resultados en el epígrafe “Ingresos financieros”.

El Grupo evalúa en la fecha de cada balance si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o un grupo de activos financieros puedan haber sufrido pérdidas por deterioro. Un activo financiero o un grupo de activos financieros está deteriorado, y se incurre en una pérdida por deterioro del valor, si, y solo si, existe evidencia objetiva del deterioro como resultado de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento (o eventos) causante de la pérdida tenga un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o del grupo de activos financieros, que pueda ser estimado con fiabilidad.

Entre la evidencia de pérdida por deterioro del valor se incluyen indicaciones de que los deudores o un grupo de deudores está experimentando dificultades financieras importantes, impagos o retrasos en el pago de los intereses o el principal, la probabilidad de que entrarán en una situación concursal o en cualquier otra situación de reorganización financiera, y cuando datos observables indican que existe una disminución susceptible de valoración en los flujos futuros de efectivo estimados, tales como cambios en las condiciones de pago o en las condiciones económicas que se correlacionan con impagos.

Para la categoría “Préstamos y cuentas a cobrar”, el importe de la pérdida se valora como la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados (sin tener en cuenta las pérdidas de crédito futuras en las que no se haya incurrido) descontado al tipo de interés efectivo original del activo financiero. El importe en libros del activo se reduce y el importe de la pérdida se reconoce en la cuenta de resultados consolidada.

Si en un periodo posterior, el importe de la pérdida por deterioro del valor disminuye, y el descenso se puede atribuir objetivamente a un evento ocurrido después de que el deterioro se haya reconocido (como una mejora en la calidad crediticia del deudor), la reversión del deterioro reconocido previamente se reconocerá en la cuenta de resultados consolidada.

c) Activos financieros disponibles para la venta

Los activos financieros disponibles para la venta son activos financieros no derivados que se designan en esta categoría o no se clasifican en ninguna de las otras categorías. Se incluyen en activos no corrientes a menos que su vencimiento sea dentro de los 12 meses posteriores a la fecha de balance o que la Dirección pretenda enajenar la inversión en dicho periodo.

Las inversiones en “Activos financieros disponibles para la venta” se reconocen inicialmente por el valor razonable más los costes de la transacción.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los activos financieros disponibles para la venta se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en “Otro resultado global”, siempre que sea posible determinar de forma fiable el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor.

Cuando los activos financieros clasificados como “Activos financieros disponibles para la venta” se venden o deterioran, los ajustes en el valor razonable acumulados reconocidos en “Otro resultado global” se incluyen en la cuenta de resultados como “Otros ingresos/(gastos) financieros netos”. Los dividendos de instrumentos de patrimonio neto disponibles para la venta se reconocen en la cuenta de resultados dentro del epígrafe “Ingresos financieros” cuando se establece el derecho del Grupo a recibir estos pagos.

El Grupo evalúa al final de cada periodo contable si hay evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros clasificados en esta categoría se ha deteriorado. En el caso de inversiones financieras en instrumentos de patrimonio clasificadas como “Activos financieros disponibles para la venta”, un descenso significativo o prolongado en el valor razonable del instrumento por debajo de su coste, se considera evidencia de que el activo se ha deteriorado. Si existe este tipo de evidencia para los activos financieros disponibles para la venta, la pérdida acumulada – valorada como la diferencia entre el coste de adquisición y el valor razonable corriente, menos cualquier pérdida por deterioro de ese activo financiero previamente reconocida en resultados– se elimina del patrimonio neto y se reconoce en resultados. Las pérdidas por deterioro reconocidas en la cuenta de resultados consolidada por instrumentos de patrimonio neto no se revierten en la cuenta de resultados consolidada. Si, en un periodo posterior, el valor razonable de un instrumento de deuda clasificado como disponible para la venta aumenta y el incremento puede atribuirse objetivamente a un evento acaecido después de que la pérdida por deterioro se reconociera en el resultado, la pérdida por deterioro se revertirá en la cuenta de resultados consolidada.

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

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

El Grupo documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y los elementos cubiertos, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para acometer varias transacciones de cobertura.

El Grupo también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en los flujos de efectivo de los elementos cubiertos, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo en el elemento cubierto se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 % al 125 % respecto del resultado del elemento cubierto.

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

Los importes acumulados en el patrimonio neto se reclasifican a la cuenta de resultados en los periodos en que el elemento cubierto afecta al resultado. La pérdida o ganancia relativa a la parte efectiva de las permutas de tipo de interés que cubren préstamos a tipo variable se reconoce en la cuenta de resultados dentro de “Gastos financieros”. Sin embargo, cuando la transacción prevista que se cubre conlleva el reconocimiento de un activo no financiero, las pérdidas y ganancias anteriormente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde patrimonio y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

permanece en el patrimonio y se reconoce cuando la transacción prevista se reconoce finalmente en la cuenta de resultados. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya finalmente a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto se traspaasa inmediatamente a la cuenta de resultados dentro de “Otros ingresos/ (gastos) financieros netos”.

2.12 Existencias

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

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.17 Deuda financiera

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

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

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

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

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

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

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

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.19 Prestaciones a los empleados (Nota 22)

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

a) Compromisos laborales a largo plazo

- Planes de aportación definida

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

- Planes de prestación definida

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

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

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

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

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

Premios de permanencia

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	31-12-2017	31-12-2016
Tipo de interés técnico	1,43 %	1,42 %
Crecimiento salarial	2,0 %	2,0 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 N	PERM/F 2000 N
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez	OM 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

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

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2017	31-12-2016
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	3,1 %	3,1 %
Tabla de mortalidad	PERM/F 2000 N	PERM/F 2000 N
Sistema financiero utilizado	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, la Ley 3/2017 de 27 de junio, y la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de PGE para 2017 y 2016, respectivamente, establecen que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación, por lo que la previsión del Convenio Colectivo no ha sido aplicable en los ejercicios 2017 y 2016 (Véase Nota 22.c).

Planes de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	31-12-2017	31-12-2016
Tipo de interés técnico	2,40 %	2,55 %
Inflación	3,10 %	3,15 %
Tasa de crecimiento de la pensión	2,90 %	2,95 %
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 2,40 % está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo.

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

- Hombres: 21,9 (2016: 21,8)
- Mujeres: 24,1 (2016: 23,9)

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

- Hombres: 23,6 (2016: 23,5)
- Mujeres: 26,0 (2016: 25,8)

b) Indemnizaciones por cese

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

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

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

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

2.21 Reconocimiento de ingresos

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 una sociedad del Grupo 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 sólo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

Prestación de servicios:

La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 de la aprobada y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado, junto con el correspondiente a años anteriores, no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

⁽¹⁾ 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 3.1).

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 (ver también Nota 23 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. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

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.

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 sufre 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.

2.22 Arrendamientos

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

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

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

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

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente

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

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

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

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

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

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

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

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

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

2.27 Transacciones con vinculadas

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

Aena 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 ± 2 % del IMAP.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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^1 , 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 del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- 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 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 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.
 - 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.

¹ 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales, podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la recuperación de la estabilidad geopolítica que otros destinos turísticos competidores empiezan a experimentar, afecta al número de pasajeros de la red de aeropuertos de Aena que puedan regresar a dichos destinos.
- Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
- Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, 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.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

En el ejercicio 2017 se ha registrado una pérdida de 2,1 millones de euros por diferencias de cambio asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras (Notas 20 y 31).

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

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

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

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

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

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12). El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe 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) (ver Nota 12). A la citada fecha, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.802 miles de euros mayor y 1.802 miles de euros menor, respectivamente (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 el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable.

A este respecto, el Grupo 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 anual de 0,78 % (previamente 1,14 % anual).

Por otro lado, en 2017 se han cancelado anticipadamente 797.160 miles de euros de la deuda con Depfa ACS Bank a tipo variable y se han suscrito 650.000 miles de euros con diversas Entidades Bancarias a un tipo fijo medio anual de 0,69 % (Nota 20.b).

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), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de cambio contratadas.

b) Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 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 publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 31 de diciembre de 2017 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 270.554 miles de euros (2016: 514.716 miles 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 2.517.405 miles de euros (2016: 2.293.619 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 el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2017 la Sociedad dominante Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo (Nota 20.b); 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. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 66 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2016: 56 millones de libras esterlinas).

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

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

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

A 31 de diciembre 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 34.f)	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	8.271.571
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	33.812	-	-	-	-	-	33.812
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	40.383	-	-	-	-	258.259	298.642
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20.c)	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	24.645
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	54.403	54.403
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	418	-	-	-	-	-	418
Otros pasivos financieros (Nota 20)	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	116.932
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	320.756	-	-	-	-	-	320.756
Intereses Deuda Aena S.M.E., S.A. (*)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	723.730
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	52.962
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	30.023

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2016.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 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 12) 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
TOTAL	7.424.283	1,45	8.271.571	1,36

3.3 Gestión del capital

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

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

3.4 Estimación del valor razonable

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. Los distintos niveles se han definido como sigue:

- Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos (Nivel 1).
- Datos distintos al precio de cotización incluidos dentro del Nivel 1 que sean observables para el activo o el pasivo, tanto directamente (esto es, los precios), como indirectamente (esto es, derivados de los precios) (Nivel 2).
- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los instrumentos financieros del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2017:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 12)	-	360	-	360
Total activos	-	360	-	360
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	82.655	-	82.655
Total pasivos	-	82.655	-	82.655

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La siguiente tabla presenta los instrumentos financieros del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2016:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 12)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	136.546	-	136.546
Total pasivos	-	136.546	-	136.546

No se han producido transferencias entre los instrumentos financieros de Nivel 1 y de Nivel 2 durante el ejercicio.

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

El valor razonable de los instrumentos financieros que se negocian en mercados activos se basa en los precios de cotización de mercado en la fecha de balance. Un mercado se considera activo cuando los precios de cotización están fáciles y regularmente disponibles a través de una bolsa, de intermediarios financieros, de una institución sectorial, de un servicio de precios o de un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado actuales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. El precio de cotización de mercado usado para los activos financieros mantenidos por el Grupo es el precio corriente comprador. Estos instrumentos se incluyen en el Nivel 1. No existen instrumentos financieros en el Nivel 1 en ninguna de las fechas.

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo (por, ejemplo, derivados del mercado no oficial) se determina usando técnicas de valoración. Las técnicas de valoración maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan en la menor medida posible en estimaciones específicas de las entidades. Si todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2. Los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable.

Si uno o más datos de los significativos no se basan en datos de mercado observables, el instrumento se incluye en el Nivel 3.

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas.
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

4 Estimaciones y juicios contables

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2017 y de 2016.

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

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2017 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de 2017 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro (ver Notas 6, 7 y 8).

(c) *Vidas útiles de inmovilizado material*

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

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

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

(e) *Valor razonable de instrumentos financieros derivados*

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

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

(f) *Provisiones por obligaciones con el personal*

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

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

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

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

Durante el ejercicio 2013, Aena S.M.E., S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de *duty free* y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección del Grupo evaluó las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 y concluyó que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 en las condiciones del contrato evaluados por la dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena S.M.E., S.A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a éste, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(i) 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).

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 Notas 21 y 32).

5 Información financiera por segmentos

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

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial, de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.3 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2016.

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

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

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*). Durante el ejercicio 2017, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado (durante el ejercicio 2016 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2017 y 2016 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

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

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

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

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

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

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

Según se señalaba en la nota 2.3, en la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2017 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de Enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se han reducido en 36,1 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 12,0 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 9,7 millones de euros y Coste de Capital 12,8 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en los datos anuales el coste de la actividad aeronáutica en 23,3 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad “Comercial”.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Total EBITDA ajustado	2.528.320	2.300.021
Deterioros y bajas de inmovilizado	(10.915)	(6.402)
Total EBITDA segmentos	2.517.405	2.293.619
Amortización del inmovilizado	(800.035)	(825.805)
Gastos financieros – netos	(139.590)	32.184
Participación en el resultado de asociadas	18.927	16.121
Impuesto sobre las ganancias	(374.738)	(351.733)
Resultado del ejercicio	1.221.969	1.164.386
Resultado atribuible a socios externos	(10.036)	237
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	1.232.005	1.164.149

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2017 y 2016 es la siguiente (en miles de euros):

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

31 de diciembre de 2016	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Subtotal	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios- <i>Clientes externos</i>	2.498.024	943.645	62.403	3.504.072	207.733	(2.224)	3.709.581
<i>Intersegmentos</i>	69	-	-	69	2.155	(2.224)	-
Otros ingresos de explotación	50.926	8.987	2.429	62.342	272	292	62.906
Total Ingresos	2.548.950	952.632	64.832	3.566.414	208.005	(1.932)	3.772.487
Aprovisionamientos	(182.188)	-	-	(182.188)	-	1.822	(180.366)
Personal	(308.870)	(32.551)	(8.385)	(349.806)	(40.918)	-	(390.724)
Otros gastos de explotación	(650.636)	(135.294)	(20.113)	(806.043)	(95.801)	69	(901.775)
Amortizaciones	(666.311)	(95.160)	(16.687)	(778.158)	(47.647)	-	(825.805)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(4.846)	(1.445)	(147)	(6.438)	36	-	(6.402)
Otros resultados	277	297	(175)	399	-	-	399
Total gastos	(1.812.574)	(264.153)	(45.507)	(2.122.234)	(184.330)	1.891	(2.304.673)
EBITDA	1.402.687	783.639	36.012	2.222.338	71.322	(41)	2.293.619
Deterioros y bajas de inmovilizado	(4.846)	(1.445)	(147)	(6.438)	36	-	(6.402)
EBITDA ajustado	1.407.533	785.084	36.159	2.228.776	71.286	(41)	2.300.021
Resultado de explotación	736.376	688.479	19.325	1.444.180	23.675	(41)	1.467.814
Resultado financiero	60.680	(1.294)	914	60.300	(28.116)	-	32.184
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	16.121	-	16.121
Resultado antes de impuestos	797.056	687.185	20.239	1.504.480	11.680	(41)	1.516.119
Total Activo	-	-	-	14.847.456	831.911	(165.593)	15.513.774
Total Pasivo	-	-	-	9.920.874	568.071	(920)	10.488.025

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Desglose de ingresos ordinarios

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

	2017	2016 (*)
Servicios Aeroportuarios	2.638.505	2.498.024
Prestaciones Patrimoniales	2.562.051	2.426.613
Aterrizajes	697.341	681.395
Estacionamientos	34.188	32.821
Pasajeros	1.166.406	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
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	76.454	71.411
Servicios Comerciales	1.049.251	943.645
Arrendamientos	32.129	25.005
Tiendas	91.703	89.659
Tiendas Duty Free	309.017	285.154
Restauración	175.643	154.493
Rent a car	149.373	114.466
Aparcamiento	132.013	121.554
Publicidad	31.561	30.290
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	127.812	123.024
Servicios inmobiliarios	59.687	62.404
Arrendamientos	12.130	10.312
Terrenos	19.247	23.687
Hangares	8.392	10.474
Centros Logísticos de Carga	13.696	12.503
Explotaciones Inmobiliarias	6.222	5.428

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

2) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas, Filmaciones y Grabaciones y Fast-Track.

(*) En 2017 se han clasificado 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 servicios 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 período relativas a fast-track (3.858 miles de euros) y albergue de aeronaves (198 miles de euros).

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

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 404.503 miles de euros, 362.891 miles de euros y 336.464 miles de euros para el ejercicio 2017 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2016: 375.165 miles de euros, 348.478 miles de euros y 336.295 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

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

	2017	2016
País	Volumen	Volumen
España	3.748.978	3.505.468
Reino Unido	204.852	198.154
Colombia	1.150	1.143
México	5.602	4.787
Cuba	-	29
TOTAL	3.960.582	3.709.581

Los activos no corrientes, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

Ejercicio 2017:

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

Ejercicio 2016:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	13.371.597	86.754	135.690	13.594.041
Reino Unido	192.325	438.893	-	631.218
	13.563.922	525.647	135.690	14.225.259

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Activo no corriente	636.142	638.545
Activo corriente	52.979	50.325
Pasivo no corriente	591.379	518.992
Pasivo corriente	86.666	103.755
	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Ingresos	204.852	198.154
Resultado de explotación	14.700	18.306
EBITDA	58.683	65.394
Resultado financiero	(36.651)	(23.405)
Resultado Bº/(Pº)	(20.481)	483
Resultado global del periodo	(16.711)	(28.356)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	52.282	53.636
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(66.218)	(61.120)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	18.885	17.163

El descenso en el Resultado de explotación y el EBITDA de 2017 respecto al de 2016 se relaciona, fundamentalmente, con el impacto del cierre del plan de pensiones de prestación definida de LLAOL sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 31 de diciembre de 2017 (ver Notas 22 y 28).

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2017						
Coste o valoración	16.772.908	1.342.762	4.554.484	140.976	229.490	23.040.620
Amortización acumulada	(5.547.496)	(908.065)	(2.883.534)	(137.412)	-	(9.476.507)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	11.225.412	434.697	1.670.950	3.373	229.490	13.563.922
Altas	94.332	43.219	62.868	1.874	273.166	475.459
Bajas	(102.316)	(26.531)	(46.528)	(553)	(3.473)	(179.401)
Traspasos (Notas 7 y 8)	67.120	14.537	30.028	16	(116.089)	(4.388)
Diferencia conversión coste	(4.343)	(909)	-	-	(3.929)	(9.181)
Dotación a la amortización	(393.181)	(74.445)	(278.115)	(1.194)	-	(746.935)
Bajas amortización acumulada	36.676	24.357	42.016	512	-	103.561
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	5.179	(230)	(3.288)	-	-	1.661
Diferencia conversión amort.	830	227	-	-	-	1.057
Reversión de deterioro acumulado	-	-	-	191	-	191
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	10.929.709	414.922	1.477.931	4.219	379.165	13.205.946
A 31 de diciembre de 2016						
Coste o valoración	16.827.701	1.373.078	4.600.852	142.313	379.165	23.323.109
Amortización acumulada	(5.897.992)	(958.156)	(3.122.921)	(138.094)	-	(10.117.163)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	10.929.709	414.922	1.477.931	4.219	379.165	13.205.946
A 1 de enero de 2016						
Coste o valoración	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	12.347.536	462.091	1.871.831	2.926	185.538	14.869.922
Altas	64.241	27.433	43.702	1.088	146.806	283.270
Bajas	(837.795)	(32.010)	(33.932)	(568)	(3.052)	(907.357)
Traspasos (Notas 7 y 8)	71.795	21.837	44.111	2	(91.961)	45.784
Diferencia conversión coste	(16.243)	(3.716)	-	-	(7.841)	(27.800)
Dotación a la amortización	(408.219)	(71.933)	(287.484)	(1.024)	-	(768.660)
Bajas amortización acumulada	21.067	30.960	32.261	560	-	84.848
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	(19.089)	(688)	459	-	-	(19.318)
Diferencia conversión amort.	2.119	723	2	(1)	-	2.843
Reversión de deterioro acumulado	-	-	-	390	-	390
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	11.225.412	434.697	1.670.950	3.373	229.490	13.563.922
A 31 de diciembre de 2016						
Coste o valoración	16.772.908	1.342.762	4.554.484	140.976	229.490	23.040.620
Amortización acumulada	(5.547.496)	(908.065)	(2.883.534)	(137.412)	-	(9.476.507)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	11.225.412	434.697	1.670.950	3.373	229.490	13.563.922

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento en 2017 por importe de 6.112 miles de euros (2016: 6.026 miles euros).

El total de altas del inmovilizado material en 2017 asciende a 475.534 miles de euros (2016: 283.270 miles de euros). Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2017 y 2016 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2017 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 94.332 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”; la “Ejecución de los requerimientos de seguridad operacional” del aeropuerto de Ibiza y la remodelación de los accesos al aeropuerto de *London Luton*.

Las puestas en explotación más significativas 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.

Las bajas de terrenos y construcciones a 31 de diciembre de los ejercicios 2017 y 2016 corresponden, principalmente, a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para Aena (véase Nota 23).

En 2017 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.

En 2016 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2017 y 2016 es el siguiente:

	2017	2016
Terrenos	3.538.908	3.570.172
Construcciones	7.390.801	7.655.240
Total	10.929.709	11.225.412

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro Inmovilizado

En 2017 las adiciones en este epígrafe de inmovilizado material ascienden a 107.961 miles de euros. Durante el ejercicio de 2017 las adiciones más importantes han sido:

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

Las adiciones más representativas del ejercicio 2016 fueron:

- 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
- La remodelación del anillo del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura.

Las bajas registradas en 2017 han sido motivadas en su mayoría por la sustitución de instalaciones y equipos de varios aeropuertos de la red, destacando los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas registradas en 2016 estuvieron motivadas en su mayoría por la sustitución de instalaciones del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ascensores, pasillos rodantes y escaleras, y puestos de autofacturación) y Málaga Costa del Sol (sustitución de la pasarela telescópica); 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio de 2017 las adiciones en inmovilizado en curso han ascendido a 273.166 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” 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. En el aeropuerto de Luton, continúan las inversiones en el Proyecto Curium. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal con la ampliación de áreas comerciales, y el rediseño de las calles de rodaje para mejorar el flujo de tráfico y la ampliación de la plataforma.

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, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus, y las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad de la terminal del aeropuerto de *London Luton*.

Durante el ejercicio de 2016 las adiciones en inmovilizado en curso ascendieron a 146.806 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, la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad del aeropuerto de London Luton, que afectaban al edificio terminal y sus accesos y a los aparcamientos.

Las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2016 eran las obras 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.

Bajas de inmovilizado no financiero

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2017 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 11.797 miles de euros (el resultado negativo de 10.915 miles de euros que figura en la cuenta de resultados consolidada adjunta incluye también 16 miles de euros de pérdidas en bajas de inmovilizado inmaterial y 898 de beneficios procedentes de inmovilizado). Adicionalmente, dentro de las bajas se 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 (véase Nota 23), por importe total de 61.367 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.685 miles de euros.

Las bajas de inmovilizado producidas en el ejercicio 2016 con imputación a resultados afectaron, principalmente, al inmovilizado material, y dieron lugar a un resultado negativo total de 6.321 miles de euros, que coincide con el valor neto contable de diversos activos (-7.455 miles de euros) y el resultado positivo obtenido en la recompra de equipos por parte de proveedores (+556 miles de euros), la reversión de deterioros (+389 miles de euros) y por ventas y afloramientos (+189 miles de euros). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 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.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 492 miles de euros (2016: 596 miles de euros) (Nota 31).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

Tal y como se señala en la Nota 4.1, a 31 de diciembre de 2017 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de 2017 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2017, y a 31 de diciembre 2016, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2017	2016
Tasa de 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 de la Sociedad dominante no ha reconocido deterioro de activos.

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

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

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

El Grupo 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.)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 del Grupo son el tráfico de pasajeros, la variación de las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

Contratos de arrendamiento financiero

En 2017 la partida de inmovilizado material incluye una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario. A 31 de diciembre de 2016 incluía, adicionalmente, un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola).

Los importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	23.684	27.473
Amortización acumulada	(9.138)	(8.050)
Importe neto en libros	14.546	19.423

Los vencimientos de los contratos de arrendamiento son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Pasivos por arrendamientos financieros brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	3.045	2.981
– Entre 1 y 5 años	12.179	12.360
– Más de 5 años	11.949	15.290
	27.173	30.631
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(4.869)	(5.986)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	22.304	24.645

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

	31 de diciembre de	
	2017	2016
– Menos de un año	2.153	1.995
– Entre 1 y 5 años	9.431	9.198
– Más de 5 años	10.720	13.452
TOTAL	22.304	24.645

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2017 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 10,31 % del total inmovilizado material (2016: 8,59 %).

Explotaciones conjuntas

El Grupo tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, 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 del Grupo en los activos y pasivos, y las ventas y resultados del negocio conjunto, que se han incluido en el balance y en la cuenta de resultados:

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

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

Inmovilizado sujeto a garantías

Los activos de London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAH I”), de London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) y London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”) garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”) (Nota 20.b).

Limitaciones

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7 Activos intangibles

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2017								
Coste	17.410	1.608	236.813	1.872	506.025	136.048	37.003	936.779
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.072)	(1.498)	(201.106)	-	(69.004)	(133.452)	-	(411.132)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	11.338	110	35.707	1.872	437.021	2.596	37.003	525.647
Altas	76	-	15.206	-	-	1	15.937	31.220
Bajas	(32)	-	(2.228)	-	-	(43.024)	-	(45.284)
Trasposos (Notas 6 y 8)	(55)	-	43	-	-	38	(712)	(686)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(19.751)	-	-	(19.751)
Dotación a la amortización	(687)	(110)	(17.250)	-	(29.826)	(916)	-	(48.789)
Bajas amortización acumulada	14	-	2.224	-	-	43.024	-	45.262
Trasposos de amortización (Notas 6 y 8)	87	-	419	-	-	-	-	506
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	3.048	-	-	3.048
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	10.741	-	34.121	1.872	390.492	1.719	52.228	491.173
A 31 de diciembre de 2017								
Coste	17.399	1.608	249.834	1.872	486.274	93.063	52.228	902.278
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.658)	(1.608)	(215.713)	-	(95.782)	(91.344)	-	(411.105)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2017	10.741	-	34.121	1.872	390.492	1.719	52.228	491.173
	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2016								
Coste	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	12.197	375	37.870	1.872	541.193	3.521	37.736	634.764
Altas	60	-	11.203	-	-	2	4.854	16.119
Bajas	(11)	-	(615)	-	-	(30)	(211)	(867)
Trasposos (Notas 6 y 8)	(357)	-	5.245	-	-	(54)	(5.376)	(542)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(79.529)	-	-	(79.529)
Dotación a la amortización	(690)	(265)	(18.572)	-	(31.919)	(968)	-	(52.414)
Bajas amortización acumulada	5	-	553	-	-	30	-	588
Trasposos de amortización (Notas 6 y 8)	134	-	23	-	-	95	-	252
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	7.276	-	-	7.276
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	11.338	110	35.707	1.872	437.021	2.596	37.003	525.647
A 31 de diciembre de 2016								
Coste	17.410	1.608	236.813	1.872	506.025	136.048	37.003	936.779
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.072)	(1.498)	(201.106)	-	(69.004)	(133.452)	-	(411.132)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	11.338	110	35.707	1.872	437.021	2.596	37.003	525.647

Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2017	2016
Aplicaciones informáticas	15.534	3.305
Otro inmovilizado intangible	36.694	33.698
Total	52.228	37.003

Las principales adiciones del ejercicio 2017 y 2016 en el epígrafe “Aplicaciones Informáticas” e “Inmovilizado Intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales corporativos. Cabe destacar en 2017 las inversiones en sistemas WiFi 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.

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

Durante el ejercicio 2017 se han activado un total de 33 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2016: 67 miles de euros) (Nota 31).

Concesiones de servicios:

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

Concesión administrativa de London Luton

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 el Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2017 y 2016, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

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

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

	2017	2016
Tasa de 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 %

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 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.

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

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Libra esterlina). Aena convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 2017: 0,887230; 2016: 0,8526). Las hipótesis más significativas de dicha estimación fueron:

- **Proyecciones financieras**

Se han realizando teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión, dado que el Acuerdo de concesión con el Ayuntamiento de Luton confiere a la Sociedad el derecho a explotar la infraestructura aeroportuaria hasta dicho año. En dichas proyecciones se contempla un escenario de crecimiento hasta plena capacidad en 2020; más allá de 2020 no se considera crecimiento de pasajeros, con el crecimiento del beneficio derivado únicamente del incremento de la inflación en un 2,5 %.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

– Tasa de descuento

Se ha utilizado una tasa de descuento antes de impuestos del 9,25 % (2016: 9,53 %). La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPC_{AI}) estimado por consultores externos de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos.

– Sensibilidad a cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2017 y de 2016 se realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 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.

Como resultado del test, se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2017 y 2016, es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

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

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2017 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8 Inversiones inmobiliarias

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

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2016			
Coste o valoración	267.379	6.315	273.694
Amortización	(96.323)	(5.862)	(102.185)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	164.813	453	165.266
Altas	1.345	-	1.345
Bajas	(50)	-	(50)
Trasposos (Notas 6 y 7)	(44.985)	(257)	(45.242)
Dotación a la amortización	(4.681)	(50)	(4.731)
Bajas	36	-	36
Trasposos de amortización (Notas 6 y 7)	18.957	109	19.066
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	135.435	255	135.690
A 31 de diciembre de 2016			
Coste o valoración	223.689	6.058	229.747
Amortización	(82.011)	(5.803)	(87.814)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2016	135.435	255	135.690

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles de la Sociedad dominante 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 dominante 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.

Durante el ejercicio 2017 se han producido traspasos a inversiones inmobiliarias por un valor neto contable de 2.907 miles de euros. En el 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).

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

	2017	2016
Ingresos derivados de rentas	59.366	60.926
Gastos directos de explotación	(35.704)	(32.529)

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
Total	829.081	719.078

La Sociedad dominante ha encargado a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 portafolio inmobiliario, comparando sus valores razonables con su valor en libros. En este sentido, la dirección de Aena S.M.E., S.A. considera que no existen deterioros significativos distintos al ya reconocido a 31 de diciembre de 2016.

En 2016 la Sociedad dominante encargó a una empresa de tasación independiente (Jones Lang Lassalle) la revisión y valoración del portafolio 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 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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto

El detalle y movimiento en los ejercicios 2017 y 2016 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

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

								2016
	Saldo a 1 de enero de 2016	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Participación en otro rdo global de asociadas (Nota 18)	Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)	Saldo a 31 de diciembre de 2016
SACSA	3.219	-	2.991	(2.001)	281	-	-	4.490
AMP (*)	67.456	(1.457)	9.298	(9.366)	(6.597)	30	-	59.364
AEROCALI (**)	6.704	-	3.832	(3.516)	937	-	(70)	7.887
Total	77.379	(1.457)	16.121	(14.883)	(5.379)	30	(70)	71.741

(*) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2 ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de 839 miles de euros.

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

AMP participa en un 17,4 % en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual formalizó con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S. L. ("DCA") a Abertis por 190,8 millones de USD.

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MBJ Airports Limited ("MBJA"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015.

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

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre de 2017 y 2016, valoradas en euros al tipo de cambio correspondiente a cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2017:						
- SACSA	Colombia	35.020	22.158	36.569	9.174	37,89 %
- AMP	México	166.797	10.881	16.759	38.673	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	31.815	21.836	60.291	5.123	50,00 %
31 diciembre 2016:						
- SACSA	Colombia	40.474	28.623	31.072	7.894	37,89 %
- AMP	México	181.026	9.293	14.603	27.896	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	46.360	30.586	37.722	7.665	50,00 %

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

	2017	2016
Activo no corriente	155.299	170.517
Activo corriente	11.499	10.509
Pasivo no corriente	-	-
Pasivo corriente	10.881	9.293
Ingresos ordinarios	16.759	14.603
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	38.673	27.896
Resultado global total	38.673	27.896

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2017			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	347	347
Instrumentos financieros derivados	-	360	-	360
Otros activos financieros	71.506	-	-	71.506
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	329.322	-	-	329.322
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	854.977	-	-	854.977
Total	1.255.805	360	347	1.256.512

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

	31 de diciembre de 2016			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	354	354
Otros activos financieros	58.697	-	-	58.697
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	306.660	-	-	306.660
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	564.616	-	-	564.616
Total	929.973	-	354	930.327

	31 de diciembre de 2016		Total
	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	8.767.978	8.767.978
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	24.645	24.645
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	136.546	-	136.546
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	300.908	300.908
Total	136.546	9.093.531	9.230.077

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10(b) Calidad crediticia de los activos financieros

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

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
	2017	2016
CLIENTES		
Cientes con calificación crediticia externa (<i>Fuente Reuters</i>)		
BBB	36,1	0,3
BB+	2,7	3,3
B	0,7	6,1
Cientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	2,9	1,2
Grupo 2	260,6	277,6
Grupo 3	-	-

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

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

11 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de	
	2017	2016
A 1 de enero	354	4.823
Bajas	(7)	
Pérdida por deterioro	-	(4.469)
A 31 de diciembre	347	354

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital		Titular de la Participación
		2017	2016	
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	Aena S.M.E., S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2017	2016
Agencia Barcelona Regional.	180	180
Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona		
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	-	7
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	167	167
	347	354

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En los ejercicios 2017 y 2016, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación tras completar en el ejercicio 2013, y a través de su filial TBI, la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

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

El 15 de febrero de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 25.000 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 3.234 miles de euros. Igualmente, el 12 de diciembre de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 11.375 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo asciende a 1.356 miles de euros. A raíz de la desinversión efectuada en ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión que asciende a 4.590 miles de euros (Nota 31). Este deterioro se genera como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

En el ejercicio 2017 el Grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 417 miles de euros (2016: 250 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libras de éstas y su valor recuperable.

Los activos financieros disponibles para la venta están denominados en las siguientes monedas para 2017 y 2016:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Libras	-	7
Euros	347	347
Total	347	354

Los activos financieros disponibles para la venta incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de 2017		31 de diciembre de 2016	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés ENAIRE transferidas a Aena – Cob. FE	-	-	-	176
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena	-	82.655	-	129.506
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	360	-	-	6.864
Total	360	82.655	-	136.546
Parte corriente	-	37.010	-	39.651
Parte no corriente	360	45.645	-	96.895

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es el que se muestra en el cuadro anterior.

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

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Permutas de tipo de interés

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

A 31 de diciembre de 2017 no hay nocional pendiente de derivados con Enaire. Las principales características del mismo a 31 de diciembre de 2016 eran las siguientes:

Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura	
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,98 % contra tipo de interés variable	66.500	13-12-12	13-12-12	13-12-17	13-12-12

De la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende 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 nocional 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 gastos financieros por liquidación de derivados (ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016: 1.547 miles de euros).

El valor razonable de dichos derivados 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. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 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 3, con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2017	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000 (*)	217.500	19-12-16	27-12-16	15-12-20	19-12-16
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	711.750	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	2.135.463	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15

(*) Inicialmente contratado por 300.000 miles de euros.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 3.064.713 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 3.378.707 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2017 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2017 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 40.347 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (en 2016: 42.925 miles de euros).

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

El valor razonable de estos derivados asciende a 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, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 32.709 miles de euros menor y 33.271 miles de euros mayor, respectivamente; y el beneficio antes de impuestos del año habría sido de 6.900 miles de euros mayor y 6.900 euros menor, respectivamente.

Durante el ejercicio 2017 se han imputado a la cuenta de resultados 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).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

euros), hasta un total de 40.530 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de derivados (2016: 44.472 miles de euros) (Nota 31).

A 31 de diciembre de 2017 y 2016, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de resultados.

- Derivados del grupo LLAH III

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

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

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

Con ocasión de la operación de refinanciación ejecutada en el mes de agosto de 2017 descrita en la Nota 20, dichos swaps fueron cancelados, siendo sustituidos por nuevos swaps que cubren el 100 % de los nuevos préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nominal). Dichos swaps, con vencimientos entre 7 y 12 años, tienen un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra tipo de interés variable y su valor reconocido en activo a largo plazo a 31 de diciembre de 2017 asciende a 360 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2017 (31 de diciembre de 2016: pasivo a largo plazo de 6.864 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2016).

La cancelación del pasivo existente por los derivados previos a la refinanciación ejecutada en agosto de 2017 mencionada anteriormente originó un pago de 7.264 miles de euros, que aparece en el estado de flujos de efectivo en el epígrafe de “otros pagos” de las actividades de financiación.

Por otra parte, de los 7.904 miles de libras de la reserva de cobertura de flujos de efectivo asociada a dichos derivados previos existente en el momento de ejecución de la refinanciación, se llevaron a resultado financiero 5.067 miles de libras (5.780 miles de euros), estimándose que el resto del saldo reconocido en dicha reserva de cobertura debía permanecer en patrimonio, al continuar existiendo, de acuerdo con la documentación de cobertura existente, relación de cobertura para esa proporción de deuda. Por tanto, el saldo remanente de esa reserva se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios en 2022.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las características de estos nuevos swaps son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	40.000	17-08-17	17-08-17	17-08-29	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17-08-17	17-08-17	17-08-27	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17-08-17	17-08-17	17-08-24	17-08-17
TOTAL		80.000				

La dirección ha efectuado, para los nuevos derivados, el test de eficacia prospectivo basado en la coincidencia de los términos económicos del elemento cubierto y los términos económicos del instrumento de cobertura, y la conclusión alcanzada soporta la aplicabilidad a los mismos de la contabilidad de coberturas.

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	Miles de euros	
	2017	2016
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	411.920	398.953
Derecho de crédito a recibir un inmueble	2.958	2.769
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(114.977)	(123.452)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	299.901	278.270
Clientes partes relacionadas (Nota 34)	3.509	3.115
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (Nota 34)	4.309	3.839
Deudores varios y otros activos	21.232	21.106
Personal	371	330
Activo por impuesto corriente	34	110.456
Otros créditos con las Administraciones Públicas	25.284	23.062
Total	354.640	440.178
Menos parte no corriente	2.831	2.599
Parte corriente	351.809	437.579

El valor razonable de los Clientes y otras cuentas a cobrar se aproxima a su valor en libros.

A 31 de diciembre de 2017 existen en este epígrafe 27.538 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 21.553 miles de euros están denominados en libras esterlinas (2016: 31.030 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 24.344 miles de euros están denominados en libras esterlinas).

A 31 de diciembre de 2017, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 285.103 miles de euros (2016: 266.525).

A 31 de diciembre de 2017, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 14.798 miles de euros (2016: 11.745) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El análisis de antigüedad de estas cuentas, al cierre de cada ejercicio, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Hasta 3 meses	9.846	5.766
Entre 3 y 6 meses	1.277	4.327
Más de 6 meses	3.675	1.652
	14.798	11.745

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a líneas aéreas y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El importe total está provisionado a cierre de cada ejercicio. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	Miles de euros	
	2017	2016
Menos de 3 meses	358	-
Entre 3 y 6 meses	72	114
Más de 6 meses	114.547	123.338
	114.977	123.452

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 114.977 miles de euros (123.452 miles de euros a 31 de diciembre de 2016).

Los movimientos de la provisión por deterioro del valor de las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar del Grupo se presentan a continuación:

	Miles de euros	
	2017	2016
Saldo inicial	123.452	121.742
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	(8.642)	1.723
Otros movimientos	167	(13)
A 31 de diciembre	114.977	123.452

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas se ha incluido en la línea de Otros gastos de explotación de la cuenta de resultados. Los importes que se cargan a la cuenta de provisión se suelen dar de baja contablemente cuando no hay ninguna expectativa de recibir efectivo adicional.

Adicionalmente a la variación positiva de 8.642 miles de euros (2016: variación negativa de 1.723 miles de euros) 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 2.571 miles de euros (2016: 6.122 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). (Nota 30).

El resto de las cuentas incluidas en las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar no contienen activos que hayan sufrido un deterioro del valor.

La máxima exposición al riesgo de crédito a la fecha del balance es el importe en libros de cada clase de cuenta a cobrar mencionado anteriormente. El Grupo no mantiene ninguna garantía como seguro de cobro.

En el epígrafe “Derecho de crédito a recibir un inmueble” se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

importe no corriente de este derecho asciende a 2.831 miles de euros a 31 de diciembre de 2017 (2.599 miles de euros a 31 de diciembre de 2016).

El epígrafe “Deudores varios” recoge principalmente periodificaciones por gastos anticipados, así como imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses. También 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 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado.

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 estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2016 correspondiente a los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015.

El epígrafe “Otros créditos con las Administraciones Públicas” 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). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2017 y 2016 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

14 Existencias

	Miles de euros	
	2017	2016
Materias primas y otros aprovisionamientos	7.051	7.628
Anticipos a proveedores	-	1.330
Total existencias	7.051	8.958

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados 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 última ENAIRE.

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	Miles de euros	
	2017	2016
Caja y bancos	854.977	564.616
Depósitos en entidades a corto plazo	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	854.977	564.616

Al 31 de diciembre de 2017 y de 2016, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2017 y de 2016 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2017	2016
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	2.094	721
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	30.834	24.052

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

16 Capital social y prima de emisión

El número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad dominante durante los ejercicios 2017 y 2016 son los siguientes:

	N.º de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 31 de diciembre de 2017	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 31 de diciembre de 2016	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

La Sociedad dominante fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una, suscritas en su totalidad por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad en ese momento adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

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

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

A 31 de diciembre de 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 ¹	11,32 %

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Según la información disponible, a 31 de diciembre de 2016 las participaciones superiores al 10 % eran las siguientes:

Enaire	51,00 %
TCl Fund Management Limited ¹	11,32 %

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

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2016	103.225	-	1.660.209	1.763.434
Beneficio del ejercicio	81.168	-	1.082.981	1.164.149
Dotación de reserva de capitalización		42.406	(42.406)	-
Dividendos repartidos		-	(406.500)	(406.500)
Otros movimientos	-	-	769	769
A 31 de diciembre de 2016	184.393	42.406	2.295.053	2.521.852
Beneficio del ejercicio	114.806	-	1.117.199	1.232.005
Dotación de reserva de capitalización		28.160	(28.160)	-
Dividendos repartidos	-	-	(574.500)	(574.500)
Otros movimientos	-	-	667	667
A 31 de diciembre de 2017	299.199	70.566	2.810.259	3.180.024

A 31 de diciembre de 2017 y de 2016 el importe de la Reserva Legal es una Reserva indisponible.

A 31 de diciembre de 2017 el epígrafe "Otros movimientos" recoge, principalmente, el impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas por importe de 699 miles de euros (2016: 839 miles de euros), contrarrestado por el pago del impuesto sobre la riqueza de (32) miles de euros (2016: (70) miles de euros) efectuado en Aerocali (Nota 9).

En este epígrafe se incluye también un importe de 70.566 miles de euros de Reserva de capitalización procedente de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y el 31 de diciembre de 2015.

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2017 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante Aena S.M.E., S. A. bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2017</u>
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	<u>1.219.751</u>
Aplicación:	
Dividendos	975.000
Reserva Legal	802
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	43.060
Reserva Voluntaria	<u>200.889</u>

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

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

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.

Con la propuesta de aplicación del resultado de 2016, el importe de la reserva legal quedó establecido en 299.198 miles de euros, un 99,73 % del mínimo legalmente establecido para Aena S.M.E., S.A. de 300.000 miles de euros conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

La distribución de los beneficios de la Sociedad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, aprobada por la Junta General de Accionistas el 25 de Abril de 2017 fue la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
	<u>2016</u>
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	1.148.061
Aplicación:	
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 la limitación de que sólo podrán repartirse dividendos si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social.

18 Participaciones no dominantes y Otras reservas

a) Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:

	Segmento	País	% Aena	2017	2016
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	51 %	5.426	32.400
				5.426	32.400

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2017 y 2016 ha sido el siguiente:

	LLAH III	Total
A 1 de enero de 2016	56.399	56.399
Distribución de dividendos	(3.350)	(3.350)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	(3.350)	(3.350)
Resultado del período	237	237
Otro resultado global del ejercicio	(20.886)	(20.886)
Resultado global total del ejercicio	(20.649)	(20.649)
A 31 de diciembre de 2016	32.400	32.400
Distribución de dividendos	(17.631)	(17.631)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	(17.631)	(17.631)
Resultado del período	(10.036)	(10.036)
Otro resultado global del ejercicio	693	693
Resultado global total del ejercicio	(9.343)	(9.343)
A 31 de diciembre de 2017	5.426	5.426

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2016		(57.082)	514	(3.852)	-	(60.420)
Cobertura flujo de efectivo		(103.766)	-	-	-	(103.766)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(14.110)	-	-	(14.110)
Efecto fiscal		25.664	2.286	-	-	27.950
Transferencias a la cuenta de resultados		44.472	-	-	-	44.472
Efecto fiscal		(11.118)	-	-	-	(11.118)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	30	30
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(5.379)	-	(5.379)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(7.030)	-	(7.030)
A 31 de diciembre de 2016		(101.830)	(11.310)	(16.261)	30	(129.371)
Cobertura flujo de efectivo		9.330	-	-	-	9.330
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(508)	-	-	(508)
Efecto fiscal		(2.122)	89	-	-	(2.033)
Transferencias a la cuenta de resultados		40.530	-	-	-	40.530
Efecto fiscal		(10.133)	-	-	-	(10.133)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(7)	(7)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(5.383)	-	(5.383)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(879)	-	(879)
A 31 de diciembre de 2017		(64.225)	(11.729)	(22.523)	23	(98.454)

c) Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2017			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	37.605	2.244	39.849
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 32)	(7)	-	(7)
Diferencias de conversión	(6.261)	(1.154)	(7.415)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(420)	(397)	(817)
Total	30.917	693	31.610
31 de diciembre de 2016			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(44.748)	(2.800)	(47.548)
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 32)	30	-	30
Diferencias de conversión	(12.409)	(6.755)	(19.164)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(11.824)	(11.331)	(23.155)
Total	(68.951)	(20.886)	(89.837)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Proveedores	229	467
Acreeedores comerciales	187.563	183.710
Acreeedores partes relacionadas (Nota 34)	29.553	32.953
Proveedores de inmovilizado	200.073	61.359
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 34)	5.034	2.634
Personal	30.376	19.785
Pasivo por impuesto corriente	3.279	6.025
Seguridad Social y otros impuestos	20.727	19.848
Anticipo de World Duty Free Group	50.117	51.283
Otros Anticipos de clientes	61.468	60.981
	588.419	439.045

En el ejercicio 2017 se incluyen en este epígrafe 65.931 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2016: 62.402 miles de euros).

El valor nominal de los proveedores y otras cuentas a pagar se aproxima a su valor razonable dado que el efecto del descuento financiero no es significativo.

El incremento en la partida “Proveedores de inmovilizado” se relaciona con el importante incremento en la inversión en inmovilizado realizada en 2017 respecto del ejercicio 2016 (ver Notas 6, 7 y 8).

Por su parte, el aumento en el saldo del epígrafe de Personal se debe al acuerdo alcanzado entre la Sociedad dominante y las organizaciones sindicales el 25 de Septiembre de 2017 (ver Nota 28).

En cuanto al epígrafe “Anticipo de World Duty Free Group”, el 14 de febrero de 2013, Aena S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *Duty free* y *Duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2017 el anticipo a corto plazo asciende a 50.117 miles de euros (2016: 51.283 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe “Otros pasivos a largo plazo”, asciende a 80.011 miles de euros (2016: 120.508 miles de euros) (Nota 25).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información sobre el periodo medio de pago de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. es la siguiente:

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2015, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = $(\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$.
2. Ratio de las operaciones pagadas = $\Sigma (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$.

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.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = $\Sigma (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$.

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 refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del balance.

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	<u>Importe (miles de euros)</u>	<u>Importe (miles de euros)</u>
Total pagos realizados	802.499	770.526
Total pagos pendientes	79.496	95.150

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, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2017	2016
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	6.104.218	7.487.181
Préstamos con entidades de crédito de Aena S.M.E., SA	649.888	-
Otros préstamos con entidades de crédito	346.585	258.259
Préstamos con accionistas LLAH III	52.280	54.403
Pasivos por arrendamiento financiero	20.152	22.649
Otros pasivos financieros	102.893	89.692
	7.276.016	7.912.184
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 34)	683.540	810.402
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de Aena	1.848	-
Préstamos con entidades de crédito	19.346	40.383
Préstamos con accionistas LLAH III	401	418
Pasivos por arrendamiento financiero	2.152	1.996
Otros pasivos financieros	27.656	27.240
	734.943	880.439

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

	31 de diciembre de 2016	Flujos de efectivo			Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses/ Actualizaciones	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2017
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses				
No corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 20.a)	7.487.181	-	-	-	(1.384.391)	1.428	-	6.104.218
Préstamos con ent. crédito Aena	-	650.000	(126)	-	-	14	-	649.888
Otros préstamos con ent. crédito	258.259	341.053	(255.137)	-	-	10.354	(7.944)	346.585
Préstamos con accionistas LLAH III	54.403	-	-	-	-	-	(2.123)	52.280
Pasivos arrendamiento financiero	22.649	-	-	-	(2.744)	585	(338)	20.152
Otros pasivos financieros	89.692	21.950	(9.193)	-	307	137	-	102.893
Total no corriente	7.912.184	1.013.003	(264.456)	-	(1.386.828)	12.518	(10.405)	7.276.016
Corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 20.a)	810.402	-	(1.497.288)	(76.735)	1.384.391	62.770	-	683.540
Intereses devengados ent. crdto. Aena	-	-	-	(540)	-	2.388	-	1.848
Otros Préstamos con entidades crédito	40.383	-	(23.148)	(6.590)	-	10.032	(1.331)	19.346
Préstamos con accionistas LLAH III	418	-	-	(4.212)	-	4.233	(38)	401
Pasivos arrendamiento financiero	1.996	-	(2.952)	-	2.744	384	(20)	2.152
Otros pasivos financieros	27.240	844	(121)	-	(307)	-	-	27.656
Total corriente	880.439	844	(1.523.509)	(88.077)	1.386.828	79.807	(1.389)	734.943
Total Deuda Financiera	8.792.623	1.013.847	(1.787.965)	(88.077)	-	92.325	(11.794)	8.010.959

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2017, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 1.497.288 miles de euros (ver Nota 20.a).

La variación en los préstamos con entidades de crédito de Aena, se corresponde con la nueva financiación adquirida con entidades de crédito por importe de 650.000 miles de euros (Ver Nota 20.b).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La variación en otros préstamos con entidades de crédito corresponde principalmente a la refinanciación efectuada en la filial LLAH III (ver Nota 20.b) y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debe exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varía como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en Aena S.M.E., S.A.

En 2016 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE 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 2.731 miles de euros por efecto del coste amortizado. La variación en los préstamos con entidades de crédito y en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debieron exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en Aena S.M.E., S.A.

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2017	2016	2017	2016
Deuda financiera con el Grupo	6.104.218	7.487.181	6.105.413	7.372.180
Préstamos con entidades de crédito de Aena S.M.E., SA	649.888	-	643.051	-
Préstamos con entidades de crédito	346.585	258.259	346.585	258.259
Préstamos con accionistas LLAH III	52.280	54.403	52.280	54.403
Pasivos por arrendamiento financiero	20.152	22.649	20.152	22.649
Otros pasivos financieros	102.893	89.692	102.893	89.692
Total	7.276.016	7.912.184	7.270.374	7.797.183

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 Euríbor 12M) más un spread igual al CDS de Aena (62 bps) (2016: la curva cupón 0 más un spread del 0,99 %) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(a) Deuda financiera con Matriz (Nota 34)

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente		
Préstamo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.109.084	7.493.942
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(4.866)	(6.761)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.104.218	7.487.181
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	665.199	777.629
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(471)	(1.039)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	18.812	33.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	683.540	810.402
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	-	176
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	683.540	810.578
Total	6.787.758	8.297.759

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, aun cuando se reconocía que Aena S.M.E., S. A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

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

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

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

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial “ENAIRES” ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con Aena S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES” y Aena S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados de la siguiente forma:

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

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

d) los avales financieros asumidos por Aena que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y

e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

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

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

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 coacreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de Aena S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial “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 codeudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial “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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
- c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de Aena S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer las correspondientes acciones procesales a las que Aena S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- d) Embargos generalizados de bienes de Aena S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.
- e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de Aena S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
- f) La constitución por Aena S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su 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 de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

- Aena se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de Aena por parte de ENAIRE);
- Los importes impagados por Aena devengarán intereses de demora.
- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al Contrato de Reconocimiento de Deuda hubiese debido pagar Aena, ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a Aena y la deuda reconocida en el Contrato de Reconocimiento de Deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.
- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de Aena bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, Aena deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a Aena.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 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):

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

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.

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 del Grupo. Asimismo, a dichas fechas, el Grupo ha cumplido con los ratios exigidos.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

A lo largo de 2016, tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se confirmó que la misma introducía un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta ese momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada.

En particular, la entrada en vigor de la Circular obligó a algunas entidades financieras prestamistas a asignar a sus exposiciones frente a ENAIRE una ponderación de riesgo distinta de la asignada a sus exposiciones frente a la Administración General del Estado, que es del 0 %.

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y Aena son co-acreditadas, establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España.

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo de 2017 Aena llevó a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 amortizó anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, empleando la caja generada y suscrita 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. 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. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 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 3.2) al cierre del ejercicio 2017, es el siguiente:

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

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	
No corriente								
Préstamo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.493.942	-	-	-	(1.384.858)	-	-	6.109.084
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	-	-	-	467	1.428	-	(4.866)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.487.181	-	-	-	(1.384.391)	1.428	-	6.104.218
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	777.629	-	(1.497.288)	-	1.384.858	-	-	665.199
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.039)	-	-	-	(467)	1.035	-	(471)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	(76.735)	-	61.735	-	18.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	810.402	-	(1.497.288)	(76.735)	1.384.391	62.770	-	683.540
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	-	-	-	-	-	(176)	-
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	810.578	-	(1.497.288)	(76.735)	1.384.391	62.770	(176)	683.540
Total	8.297.759	-	(1.497.288)	(76.735)	-	64.198	(176)	6.787.758

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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Según se informa en la Nota 3, 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).

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) Préstamos con entidades de crédito y Préstamos con accionistas LLAH III

A 31 de diciembre de 2017, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascienden a 365.931 miles de euros, de los cuales 346.585 miles de euros son deuda no corriente y 19.346 miles de euros son deuda corriente. Adicionalmente, Aena S.M.E., SA tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 649.888 miles de euros, y a corto plazo de 1.848 miles de euros.

En el ejercicio 2016, el total de Deudas con Entidades de crédito ascendía a 298.642 miles de euros (298.308 miles de euros pertenecientes a LLAH III, y 334 miles de euros a ADI), de los cuales 258.259 miles de euros eran deuda no corriente, pertenecientes en su totalidad a LLAH III, y 40.383 miles de euros eran deuda corriente (40.049 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

Los importes en libras de la deuda con entidades de crédito del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Miles de Euros (ADI)	-	334
Miles de Euros (Aena)	651.736	-
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	365.931	298.308

A su vez, el importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 46.740 miles, 52.280 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2017 (2016: 46.740 miles de libras, 54.403 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2016).

1. Préstamos de la Sociedad dominante Aena S.M.E., S.A.:

Según se ha explicado con anterioridad, en junio de 2017 se ha tomado 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:

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En este préstamo se incurrió en una comisión de apertura de 126 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 tomó una deuda adicional de 50.000 miles de euros con BNP, también con vencimiento a cinco años y un tipo fijo del 0,70 %.

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

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de Aena S.M.E., S.A. 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 la 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.

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.

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
	1.000.000		

2. Préstamos con entidades de crédito de LLAH III

Con fecha 4 de julio de 2017, el Consejo de Administración de London Luton Airport Holdings, aprobó la ejecución de la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 318 millones de libras (préstamo “bullet” a 7 años de 228 millones de libras con vencimiento el 22 de marzo del 2022, línea crediticia de 75 millones de libras para inversiones, y póliza de crédito de 15 millones de libras para circulante), así como la sustitución del swap de tipos de interés existente de nominal 159,6 millones de libras (ver Nota 12), con la finalidad de:

- Extender el vencimiento de la financiación y de los swaps,
- Disminuir el coste financiero,
- Aumentar la flexibilidad financiera.

La nueva financiación, por un total de 390 millones de libras, se compone de:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Préstamo “bullet” a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) de 30 millones de libras
- Préstamo amortizable a 12 años de 40 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 10 años de 10 millones de libras,
- Colocación privada de bonos “bullet” a 10 años por importe de 40 millones de libras,
- Colocación privada de bonos amortizables a 12 años por importe de 190 millones de libras,
- Línea de crédito de 80 millones de libras a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) para necesidades corporativas y de circulante.

Esta nueva financiación se dispuso, a excepción de la línea de crédito, el día 17 de agosto de 2017. Los 6.941 miles de libras (7.917 miles de euros al tipo de cambio utilizado) de costes de transacción de la antigua financiación que permanecían en balance en ese momento sin amortizar todavía, son llevados a resultado financiero, al considerarse la nueva financiación modificación sustancial o cancelación de la deuda inicial.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las principales características de la nueva financiación y su comparación con la existente previamente se detallan a continuación:

	Financiación existente	Nueva financiación	Comentario
Facilidades crediticias	£228m Préstamo “bullet” £75m Póliza Capex £15m Línea crédito	£80m Préstamos bancarios £230m Colocación privada de bonos £80m Línea crédito	El importe global se incrementa en £72m
Plazo de vencimiento	7 años vida media	10 años vida media	Incremento de la vida media de 3 años
Diferencial	Año 1: 165bps Año 2: 175bps Año 3: 185bps Año 4: 195bps Año 5: 200bps Año 6: 225bps Año 7: 250bps	Para el préstamo “bullet” de £30m y la línea de crédito: Año 1: 135bps Año 2: 140bps Año 3: 150bps Año 4: 160bps Año 5: 175bps Año 6: 190bps Año 7: 240bps Para los préstamos amortizables de £40m y £10m: Año 1 hasta vto.: 185bps	El coste medio de la deuda se reduce en 0.13 %
“Covenant” Deuda neta/EBITDA	2015: 8.25x 2016: 8.25x 2017: 7.5x 2018: 7.0x 2019: 6.5x 2020: 6.5x 2021: 6.0x	2017: 7.5x 2018: 7.5x 2019: 7.0x 2020: 7.0x 2021: 6.5x 2022: 6.0x 2023: 6.0x 2024: 5.0x 2025: 4.5x 2026: 4.0x 2027: 3.5x 2028: 2.5x 2029: 2.5x	Mejora de los ratios para proporcionar mayor flexibilidad financiera
“Covenant” Cobertura de intereses: EBITDA/ Costes financieros netos	De 2015 a 2021: 1.25x	De 2017 a 2029: 2.00x	

A 31 de diciembre de 2017 hay un saldo dispuesto de 14 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

A 31 de diciembre de 2016 existía un saldo dispuesto de 9 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante y 25 millones de libras para financiar inversiones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3. Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.a), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11 % del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe "Préstamos con accionistas LLAH III" corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con Aerofi.

Este epígrafe solo ha tenido una variación de 2.123 miles de euros, motivado por la fluctuación del tipo de cambio durante 2017 (Nota 31).

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2017 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, -a 31 de diciembre de 2016 incluía también un sistema automatizado de inspección de vuelo-, que se encuentran registrados como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016.

Los importes en libras de la deuda denominada en moneda distinta del euro ascienden a:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Libras Esterlinas	8.482	9.279

Los pasivos por arrendamiento están efectivamente asegurados dado que los derechos sobre el activo arrendado revierten al arrendador en caso de incumplimiento.

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

	31 de diciembre de	
	2017	2016
- Menos de un año	2.153	1.995
- Entre 1 y 5 años	9.431	9.198
- Más de 5 años	10.720	13.452
Total	22.304	24.645

(d) Otros pasivos financieros

Los importes recogidos como otros pasivos financieros incluyen las fianzas recibidas de deudores por el arrendamiento de locales e instalaciones, así como de los acreedores en garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21 Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	90.263	111.120
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	32.106	32.851
	122.369	143.971
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	74.218	83.078
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	5.935	6.912
	80.153	89.990
Activos por impuesto diferido (neto)	42.216	53.981

El movimiento bruto en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	2017	2016
A 1 de enero	53.981	9.115
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados (Nota 32)	368	7.679
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 32)	(12.563)	19.594
Utilización de créditos	(2.335)	(2.335)
Ajuste cartera ACDL contra resultado (Nota 32)	(478)	-
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado (Nota 32)	(264)	3.762
Reclasificaciones	651	2.344
Diferencias de cambio	3.056	14.697
Otros	(200)	(875)
A 31 de diciembre	42.216	53.981

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos referidos a la misma autoridad fiscal, han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Otros	Total
A 1 de enero de 2016	117.881	880	118.761
Reclasificaciones	(2.344)	-	(2.344)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(7.194)	-	(7.194)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	(3.681)	-	(3.681)
Diferencias de cambio	(15.552)	-	(15.552)
A 31 de diciembre de 2016	89.110	880	89.990
A 1 de enero de 2017	89.110	880	89.990
Reclasificaciones	(652)	-	(652)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.007)	-	(6.007)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	110	-	110
Cargo/ (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	130	-	130
Diferencias de cambio	(3.418)	-	(3.418)
A 31 de diciembre de 2017	79.273	880	80.153

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2016	86.986	1.782	20.011	19.097	127.876
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(1.946)	1.691	-	740	485
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	15.361	5.528	20.889
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados cambio tipos en Inglaterra	-	-	-	81	81
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra	-	-	(242)	(1.053)	(1.295)
Otros (**)	(20)	(726)	-	(129)	(875)
Diferencias de cambio	-	-	(88)	(767)	(855)
A 31 de diciembre de 2016	82.685	2.747	35.042	23.497	143.971
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.042)	(2.916)	-	1.319	(5.639)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(12.858)	191	(12.667)
Ajuste cartera ACDL	-	-	-	(478)	(478)
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados por cambios tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	-	(154)	(154)
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	125	(21)	104
Otros (**)	(55)	(43)	-	28	(70)
Diferencias de cambio	-	-	(51)	(312)	(363)
A 31 de diciembre de 2017	76.253	(212)	22.258	24.070	122.369

(*) 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, una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2017 (2016: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva de los Impuesto de Sociedades de 2016 y 2015 presentada en 2017 y 2016.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2017 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2016	Importe reconocido en 2017	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2017
Deducciones en Canarias por inversiones Activos Fijos	2016	2031	-	-	-	-
	2017	2032	-	13.913	(13.913)	-
Deducción doble imposición internacional	2017	2028	-	634	(634)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	2017	-	-	2.335	(2.335)	-
Total			-	16.882	(16.882)	-

En el ejercicio 2016 las siguientes deducciones fueron aplicadas en la liquidación del impuesto sobre Sociedades sin que permanecieran deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2015	Importe reconocido en 2016	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2016
Deducciones en Canarias por inversiones Activos Fijos	2015	2030	-	-	-	-
	2016	2031	-	10.466	(10.466)	-
Deducción doble imposición internacional	2016	2027	-	270	(270)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	2016	-	-	2.335	(2.335)	-
Total			-	13.071	(13.071)	-

(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 y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización.

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2017 y 2016, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

22 Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	8.106	8.097
- Premios de jubilación anticipada	540	498
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	50.480	44.470
Pasivos por prestaciones a los empleados	59.126	53.065
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en balance	59.126	53.065
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 28):		
- Premios de permanencia	455	762
- Premios de jubilación anticipada	23	22
- Planes de pensiones de aportación definida	2.247	18
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	8.905	3.875
	11.630	4.677
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia (22.a)	(121)	236
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL (22.d)	976	27.590
- Premios de jubilación anticipada (22.b)	11	39
	866	27.865

a) Premios de permanencia

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

Los importes reconocidos en el balance se han determinado como sigue:

	2017	2016
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	8.106	8.097
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	8.106	8.097
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo		-
Pasivo reconocido en el balance	8.106	8.097

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2016	7.579	7.579
Gasto/(Ingreso) por intereses	165	165
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	526	526
	691	691
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	236	236
	236	236
- Pagos del plan:	-	-
- Pagos de prestaciones	(409)	(409)
A 31 de diciembre de 2016	8.097	8.097
Gasto/(Ingreso) por intereses	111	111
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	576	576
	687	687
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(121)	(121)
	(121)	(121)
- Pagos del plan:	-	-
- Pagos de prestaciones	(557)	(557)
A 31 de diciembre de 2017	8.106	8.106

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 asciende a 566 miles de euros. (2016: 927 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2018 asciende a 689 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 15,68 años.

b) Premios de jubilación anticipada

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. El valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2016	498	498
Gasto/(Ingreso) por intereses	8	8
Rendimiento esperado fondos afectos	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	23	23
	31	31
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	11	11
	11	11
Extornos (Primas)		
• Extornos	-	-
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	-	-
A 31 de diciembre de 2017	540	540

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2016 fue el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2015	405	405
Gasto/(Ingreso) por intereses	10	10
Rendimiento esperado fondos afectos	(1)	(1)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	22	22
	31	31
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	39	39
	39	39
Extornos (Primas)		
• Extornos	23	23
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	-	-
A 31 de diciembre de 2016	498	498

c) Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

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

d) Planes de pensiones de prestación definida y de aportación definida de LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convierten en miembros diferidos del mismo y dejan de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesan las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

El impacto inicial de este cierre del plan, producido el 31 de enero de 2017, sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 31 de diciembre de 2017 ha sido de 6,935 millones de libras (7.911 miles de euros).

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 6 % de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12 % del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida desde el día 1 de febrero de 2017 ha sido de 2.247 miles de euros.

Los compromisos de prestación definida de grupo LLAH III reconocidos en el balance de situación consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2016	168.805	168.805
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.345	4.345
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	8.905	8.905
	13.250	13.250
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	6.014	6.014
	6.014	6.014
Diferencias de conversión	(6.775)	(6.775)
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	86	86
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(3.921)	(3.921)
A 31 de diciembre de 2017	177.459	177.459

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2016	(124.335)	(124.335)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.091)	(3.091)
Rendimiento esperado fondos afectos	(5.038)	(5.038)
	(8.129)	(8.129)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	4.944	4.944
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan por la empresa	(3.287)	(3.287)
Contribuciones de participantes en el Plan	(86)	(86)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	3.914	3.914
A 31 de diciembre de 2017	(126.979)	(126.979)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	50.480	50.480

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el balance consolidado en 2016, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan era el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2015	137.226	137.226
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.589	4.589
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	3.875	3.875
	8.464	8.464
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	46.376	46.376
	46.376	46.376
Diferencias de conversión	(20.688)	(20.688)
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones de participantes en el Plan	1.082	1.082
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(3.655)	(3.655)
A 31 de diciembre de 2016	168.805	168.805

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2015	(114.072)	(114.072)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.942)	(3.942)
Rendimiento esperado fondos afectos	(18.786)	(18.786)
	(22.728)	(22.728)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	16.545	16.545
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan por la empresa	(6.644)	(6.644)
Aportaciones de participantes del Plan	(1.082)	(1.082)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	3.646	3.646
A 31 de diciembre de 2016	(124.335)	(124.335)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	44.470	44.470

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	2017	2016
Gasto/(Ingreso) por intereses	1.254	647
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	8.905	3.875
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	10.159	4.522

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan	2017	2016
Acciones Reino Unido	16 %	15 %
Acciones Resto del Mundo	16 %	15 %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	4 %	4 %
Fondos de Inversión	62 %	58 %
Efectivo	2 %	8 %

- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben a variaciones en:

	2017	2016
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	(5.038)	(18.786)
Hipótesis financieras	4.233	43.796
Cambios en hipótesis demográficas	-	2.795
Experiencia demográfica	1.781	(215)
A 31 de diciembre	976	27.590

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En 2017, una pequeña caída en la rentabilidad de los bonos corporativos fue compensada por un pequeño descenso en las expectativas de inflación, resultando en una pérdida de 4.233 miles de euros. Adicionalmente, ha habido una pérdida de 1.781 miles de euros derivada de que la inflación real ha estado un 1 % por encima de la asumida a 31 de diciembre de 2016. Esta pérdida ha sido compensada parcialmente por una rentabilidad de los activos superior en 5.038 miles de euros a la esperada.

En 2016 hubo una gran pérdida actuarial de 43.796 miles de euros derivada de un descenso en la rentabilidad de los bonos corporativos del 3,75 % al 2,55 %. Esta pérdida fue compensada en parte por una rentabilidad de los activos muy superior (en 18.786 miles de euros) a la esperada.

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales en miles de euros:

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos		
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,5 %	(19.392)	22.910
Tasa de crecimiento de pensiones	0,5 %	15.223	(13.571)
		Incremento de un año	Disminución de un año
Esperanza de vida	1 año	3.581	(3.375)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL ha acordado realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de Marzo de 2023. La próxima aportación al Plan, por importe de 2.252 miles de libras, se realizará antes del 31 de diciembre de 2018, con un ingreso adicional de 1.748 miles de libras en una cuenta de depósito, o bien directamente al Plan a discrecionalidad de la Compañía.

Está en proceso de realización la valoración trianual del Plan de Pensiones referida a 31 de diciembre de 2017, que determinará, una vez concluida, el Plan de contribuciones para la compensación del déficit.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23 Provisiones y contingencias

a) Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2017 y 2016 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2017	81.012	36.553	14.624	57.713	72.205	262.107
Dotaciones	8.454	7.308	2.917	4.563	49.073	72.315
Reversiones/Excesos	(19.896)	(15.974)	(5.341)	(40.010)	(3.940)	(85.161)
Aplicaciones	(12.923)	(5.716)	(402)	(7.185)	(68.267)	(94.493)
A 31 de diciembre de 2017	56.647	22.171	11.798	15.081	49.071	154.768

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2016	128.459	34.483	17.367	1.033.922	50.601	1.264.832
Dotaciones	1.254	10.057	5.632	15.997	71.853	104.793
Incremento por descuento	284	-	-	-	-	284
Reversiones/Excesos	(31.527)	(6.910)	(7.569)	(987.145)	(4.505)	(1.037.656)
Aplicaciones	(17.458)	(1.077)	(806)	(5.061)	(45.744)	(70.146)
A 31 de diciembre de 2016	81.012	36.553	14.624	57.713	72.205	262.107

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente	70.901	133.639
Corriente	83.867	128.468
Total	154.768	262.107

Provisiones 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 56.647 miles de euros (2016: 81.012 miles de euros), una provisión medioambiental de 1.855 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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 consolidadas 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.

El Grupo 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2017 y de 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 el Grupo, por un importe total de 7.308 miles de euros, correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (2.184 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (872 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras (956 miles de euros).

Durante el mismo período de 2017, las reversiones por importe de 15.974 miles de euros (2016: 6.910 miles de euros) corresponden, principalmente, a sentencias favorables al Grupo 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 resultados consolidada, 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 de Seguridad Social de la Nota 28 de gastos por prestaciones a empleados). 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 el Grupo 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 del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

Provisiones para impuestos

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

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de resultados consolidada, en su epígrafe “Exceso de provisiones”, se relaciona principalmente con prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad dominante.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios el Grupo ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 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 (2016: 1.452 miles de euros).

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, 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 abonaron 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto - 215.455 miles de euros- se abonaron en la cuenta de resultados consolidada, 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 4.593 miles de euros (31 de diciembre de 2016: efecto positivo de - 201.406 miles de euros) (véase Nota 31).

Otras provisiones de explotación

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

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

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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).

b) Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2017 y 2016 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la dirección considera obligaciones posibles 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 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 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 fecha 2 de diciembre de 2014 (el “Auto de 2 de diciembre de 2014”), notificado a ENAIRE y a Aena S.M.E., S.A. el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declara no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluye que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanece; y (ii) acuerda, 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 aclara lo siguiente:

- La reducción del 30 % del número de sobrevuelos deberá ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto de 2 de diciembre de 2014, debiendo informarse a la sala de la fecha de inicio. Este plazo vencería el 5 de febrero de 2015.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena S.M.E., S.A. y el Ministerio de Fomento deberán 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 podrán 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 % inferior 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:

- no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para Aena (e.g. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y
- 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 abril¹ (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal solicitó información 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.

¹ Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 los cierres de los ejercicios 2017 y 2016 no podían cuantificarse en firme, 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2017 y 2016, existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad, 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 del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

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

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

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

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte precedente 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 esta Nota 23).

La dirección del Grupo no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

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

De acuerdo con este marco regulatorio, los ingresos de Aena derivados de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos tienen la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público. En consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones está sometida, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión. De conformidad con la Ley 1/2011, la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos está sujeta a un modelo de doble caja (dual till), que impone un modelo de distribución de los costes asociados a cada una de las actividades que realiza Aena, distinguiendo entre las actividades reguladas (los servicios aeroportuarios básicos) y el resto de actividades del gestor aeroportuario.

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

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

El Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015 (Acuerdo de 23 de abril), relativo las tarifas de 2016 establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo de 23 de abril, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

El Grupo 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.

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2017	2016
1 de enero	582.648	610.250
Adiciones	11.935	13.988
Imputaciones a resultados	(42.504)	(41.590)
31 de diciembre	552.079	582.648

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente	511.927	544.382
Corriente	40.152	38.266
Total	552.079	582.648

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias (ver Nota 13).

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
Total Fondos Feder Cobros	9.340	10.665

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

25 Otros pasivos a largo plazo

Tal y como se indicaba en la Nota 19, el 14 de febrero de 2013, Aena S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. A 31 de diciembre de 2017 el anticipo a largo plazo que queda pendiente de compensar asciende a 80.011 miles de euros (2016: 120.508 miles de euros).

	Pasivo Largo plazo	
	2017	2016
Fianzas y otros	11.398	11.493
Periodificaciones (Nota 19)	80.011	120.508
Total	91.409	132.001

26 Compromisos

a) Compromisos medioambientales

La dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2017 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 508,2 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 229,0 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 del Grupo con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, y 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, han ascendido a 14.474 miles de euros (2016: 6.324 miles de euros), según el siguiente desglose:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	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
Resto Aeropuertos	1.138	630
Total	14.474	6.324

La cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2017 y 2016 incluyen los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2017	2016
Reparaciones y conservación	7.049	7.994
Servicios profesionales independientes	1.255	1.374
Otros servicios medioambientales	2.859	3.543
Total	11.163	12.911

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de Aena S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio 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 del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

Durante 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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

b) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 563,0 millones de euros (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.

c) Compromisos por arrendamiento operativo

La Sociedad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera (*)	Madrid	31/01/2024	3.750	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/01/2018	942	Renta sin revisión

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

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

	2017	2016
Menos de 1 año	4.949	4.391
Entre 1 y 5 años	18.767	4.834
Más de cinco años	330	-
Total	24.046	9.225

Por otra parte, el acuerdo de concesión del aeropuerto de London Luton con el ayuntamiento de Luton (ver Nota 2.6.d), establece un canon concesional en función del tráfico de pasajeros, pero con una cantidad mínima garantizada de 3 millones de libras anuales. La concesión finaliza en el año 2031.

d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad Aena S.M.E., S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2017	2016
Menos de 1 año	616.687	588.063
Entre 1 y 5 años	1.405.955	1.727.573
Más de cinco años	14.884	114.283
Total	2.037.526	2.429.919

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

27 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2017	2016
Otras pérdidas	1	(1.058)
Otras ganancias	2.968	1.457
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	2.969	399

El importe de Otras ganancias de los ejercicios 2017 y 2016 recoge, principalmente, incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28 Gastos por prestaciones a los empleados

	2017	2016
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido	298.138	279.698
Costes de Seguridad Social	91.774	89.194
Costes por pensiones (Nota 22)	11.152	3.893
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	478	784
Otros gastos sociales	15.613	17.155
	417.155	390.724

La diferencia retributiva que se observa en los gastos de personal tiene su origen, principalmente, en el acuerdo alcanzado entre la sociedad dominante 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 23 Provisión de Responsabilidades).

Adicionalmente, el grupo LLAH III recoge en el ejercicio 2017 un incremento en este epígrafe de 8,8 millones de euros (47.852 miles de euros en 2017 frente a 39.057 miles de euros en 2016), debido, principalmente al impacto del cierre del plan de pensiones de prestación definida de LLAOL reflejado en la línea "coste por pensiones" (ver también Notas 5 y 22).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	31/12/2017 ^(*)			31/12/2016 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta dirección	7	2	9	8	2	10
Directivos y titulados	940	704	1.644	901	675	1.576
Coordinadores	809	301	1.110	785	267	1.052
Técnicos	3.004	1.431	4.435	2.978	1.440	4.418
Personal de apoyo	551	485	1.036	534	473	1007
Totales	5.311	2.923	8.234	5.206	2.857	8.063

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2017 ascendieron a 1.026 (2016: 951).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2017 ^(*)	2016 ^(*)
Alta dirección	10	10
Directivos y Titulados	1.603	1.462
Coordinadores	1.078	1.077
Técnicos	4.451	4.396
Personal de apoyo	1.032	1.019
Total	8.174	7.964

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2017 ascendieron a 983 (2016: 829).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 15 miembros (11 hombres y 4 mujeres) a 31 de diciembre de 2017 (2016: 12 hombres y 3 mujeres).

A 31 de diciembre de 2017 el Grupo cuenta con una plantilla media de 115 empleados con discapacidad (2016: 115).

29 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	2017	2016
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.777	7.107
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.075	654
Otros ingresos de explotación	10.852	7.761

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

30 Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de “Aprovisionamientos” del ejercicio 2017 y 2016 es el siguiente (en miles de euros):

	2017	2016
Compras de otros aprovisionamientos	(1.054)	(613)
Trabajos realizados por otras empresas	(173.122)	(179.753)
Total	(174.176)	(180.366)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden a 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 (Nota 34) 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 en marzo de 2014 con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 34) por importe de 10.000 miles de euros (2016: 10.000 miles de euros).

b) Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	2017	2016
Arrendamientos y cánones	6.112	6.025
Reparación y conservación	256.839	260.314
Servicios profesionales independientes	49.785	39.196
Servicios Bancarios	653	870
Relaciones Públicas	6.255	6.831
Suministros	91.666	96.933
Otros servicios	153.106	141.451
Servicios de vigilancia y Seguridad	145.276	135.331
Tributos	154.153	151.928
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 13)	(6.072)	7.845
Otros gastos de gestión corriente	53.139	55.051
Otros gastos de explotación	910.912	901.775

El epígrafe de “Reparación y conservación” recoge, principalmente, gastos de reparación de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los “Suministros” se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, primas de seguros y servicios de información al público. El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE, de la Sociedad matriz. El epígrafe de “Otros gastos de gestión corriente” recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Notas 7 y 26), por importe de 50.691 miles de euros (2016: 47.929 miles de euros).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

- Incremento en el gasto correspondiente al epígrafe “Servicios de vigilancia y seguridad” en 10,0 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.
- Disminución en el epígrafe “Suministros”, por descenso de los costes de energía eléctrica.

31 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	2017	2016
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(37.813)	(22.430)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(64.197)	(95.325)
Gastos financieros por liquidación de derivados (Nota 12)	(40.530)	(44.472)
Actualización de provisiones	(119)	(460)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Notas 6 y 7)	525	663
Total gastos financieros	(142.134)	(162.024)
	2017	2016
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 34)	429	4.840
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones (Nota 23)	4.593	201.406
Otros ingresos financieros	1.869	2.238
Total ingresos financieros	6.891	208.484
	2017	2016
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(4.340)	(9.807)
Baja/ deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(7)	(4.469)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(4.347)	(14.276)
Gastos financieros netos	(139.590)	32.184

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 4.593 miles de euros procedentes de la reversión de intereses de demora en contenciosos expropiatorios, frente a los beneficios de 201.406 miles de euros de 2016 (Ver Nota 23 Provisión de expropiaciones e intereses de demora).
- La disminución de -31,1 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por préstamos con ENAIRE” 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 (ver Nota 20). El descenso de tipo de interés medio se debe a la bajada de los tipos de referencia Euríbor 3m y 6m y a las revisiones de los tipos de interés de los préstamos BEI.
- El aumento en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros”, en 15,4 millones de euros, está relacionado principalmente con los gastos financieros sobrevenidos con ocasión de la ejecución de la refinanciación en el subgrupo LLAH III (ver Notas 12 y 20.b). Adicionalmente, a los intereses derivados de la nueva

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

financiación con entidades de crédito de la Sociedad dominante (Nota 20.b), que han ascendido a 2,4 millones de euros en 2017 (2016: 0 millones de euros).

- La variación en el epígrafe de diferencias de cambio ha sido causada principalmente por la evolución del tipo de cambio GBP/EUR en la valoración del préstamo de accionistas del grupo LLAHL III (Nota 20). En 2017, el impacto desfavorable ha sido de 2,1 millones de euros (Notas 3.2 y 20), en tanto que en 2016 el impacto negativo fue de 8,9 millones de euros.

32 Impuesto sobre las ganancias

	2017	2016
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(388.735)	(376.294)
Ajuste cartera ACDL contra resultado (Nota 21)	(478)	-
Cambio tipos Inglaterra (Nota 21)	(264)	3.762
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	(176)	2.384
Total impuesto corriente	(389.653)	(370.148)
Impuesto diferido (Nota 21)	368	7.679
Deducciones generadas	14.547	10.736
Impuesto sobre las ganancias	(374.738)	(351.733)

La partida “Ajustes de ejercicios anteriores y otros” corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

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

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2017 y 2016 ha sido del 25 % para las empresas del grupo radicadas en España. Para el subgrupo LLAH III, cuyo domicilio fiscal está en el Reino Unido, ha sido de 19,25 % en 2017 (2016: 20 %).

Por otra parte, como consecuencia de una futura variación de tipos impositivos en Inglaterra, en 2017 se ha procedido a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un mayor gasto en el epígrafe “Gasto por impuesto sobre beneficios” de la cuenta de resultados por importe de 264 miles de euros, de los cuales se abonan, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe “Pasivos por impuestos diferidos” del Pasivo no corriente del balance) una cantidad de 110 miles de euros, y, por otra, se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos por impuestos diferidos” del Activo no corriente del balance) una cantidad de 154 miles de euros (ver Nota 21).
- Un aumento del epígrafe “Activos por impuestos diferido” por importe de 104 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

En 2016 se procedió igualmente a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un menor gasto en el epígrafe “Gasto por impuesto sobre beneficios” de la cuenta de resultados por importe de 3.762 miles de euros, de los cuales se cargan, disminuyéndolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe “Pasivos por impuestos diferidos” del Pasivo no corriente del balance) una cantidad de 3.681 miles de euros, y, por otra, se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

por impuestos diferidos” del Activo no corriente del balance) una cantidad de 81 miles de euros (ver Nota 21).

- Una disminución del epígrafe “Activos por impuestos diferido” por importe de 1.295 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2017	2016
Resultado antes de impuestos	1.596.707	1.516.119
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(399.177)	(379.030)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	4.732	4.030
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	(1.032)	(41)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(3.078)	(37)
- Reserva capitalización	11.099	7.770
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	14.547	10.736
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	(264)	3.762
- Ajuste cartera ACDL	(478)	-
- Ajuste de ejercicios anteriores	(153)	1.409
- Ajustes negativos del impuesto	(705)	975
- Otros	(229)	(1.307)
Gasto por impuesto	(374.738)	(351.733)

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 25 % (2016: 25 %), salvo por los resultados correspondientes a la participada LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 19,25 % (2016: 20 %).

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2017			2016		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 18)	52.581	(12.732)	39.849	(62.668)	15.120	(47.548)
Pérdidas y ganancias actuariales (Nota 18)	(986)	169	(817)	(27.629)	4.474	(23.155)
Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18)	-	-	(7)	-	-	30
Otro resultado global	51.595	(12.563)	39.025	(90.297)	19.594	(70.673)
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 21)	-	(12.563)	-	-	19.594	-
	-	(12.563)	-	(90.297)	19.594	(70.673)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Otros asuntos:

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

La entidad pública empresarial “ENAIRES”, cabecera del Grupo Fiscal anterior (ver Nota 4), 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 ENAIRES.

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, está abierto el período de prescripción comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2017 para todos los impuestos.

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

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

33 Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Resultado del ejercicio (miles de euros)	1.232.005	1.164.149
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	8,21	7,76

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2017 y 2016 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34 Transacciones y saldos con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRES”, poseedora de una participación del 51 % en el Capital Social de Aena S.M.E., S.A.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas, aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2017	2016
-Sociedad última	1.726	1.433
ENAIRE	1.726	1.433
-Empresas asociadas	6.752	5.930
Sacsa	761	684
AMP	5.602	4.787
AEROCALI	389	459
-Empresas vinculadas	98	62
INECO	93	57
ISDEFE	5	5
Total	8.576	7.425

(b) Compra de bienes y servicios

	2017	2016
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	140.003	146.534
ENAIRE	140.003	146.534
–Empresas vinculadas	26.088	24.849
INECO	12.897	12.387
AEMET	10.000	10.000
ISDEFE	3.191	2.462
Total	166.091	171.383
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
-Empresas del grupo	320	292
ADI	320	292
–Empresas vinculadas	8.665	8.346
INECO	5.729	6.068
ISDEFE	2.936	2.278
Total	8.985	8.638

El importe del servicio recibido de ENAIRE se corresponde principalmente con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y otras empresas vinculadas para los ejercicios 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 ENAIRE y Aena”, que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2017 han ascendido a 7,1 miles de euros registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 que tendrá 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.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2017	2016
-Empresas vinculadas	429	4.840
ACDL	12	4.590
ESSP SAS	417	250
Total (Nota 31)	429	4.840

Según se indica en la Nota 11, en los ejercicios 2017 y 2016, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación. La liquidación total de la sociedad ACDL se realiza con fecha 24 de diciembre de 2017, fecha en la que finaliza el plazo para que la solicitud de liquidación al Registro de Compañías en el Reino Unido sea considerado, aunque es con fecha 9 de enero de 2018 cuando el Registro de Compañías da a ACDL el estatus de compañía disuelta. Previamente, se realizaron liquidaciones parciales, a través del reparto del excedente de caja vía dividendos, razón por la cual se considera un activo a corto plazo a partir del ejercicio 2016.

En el ejercicio 2017, los dividendos recibidos por la Sociedad fueron decretados por el Consejo de Administración de ACDL el 17 de julio de 2017 por importe de 11 miles de libras esterlinas (12 miles de euros).

Adicionalmente, en el 2017 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 417 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 250 miles de euros).

Véanse ingresos financieros por dividendos aprobados de asociadas en Nota 9.

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

Durante el ejercicio 2016 LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 5.200 miles de GBP (6.836 miles

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. percibió 3.486 miles de euros, y el resto, 3.350 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 35 Otra Información.

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2017	2016
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	3.376	2.847
SACSA	96	155
AMP	3.248	2.660
AEROCALI	32	32
- Vinculadas	33	25
INECO	33	25
Entidad dominante última	100	243
ENAIRE	100	243
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 13)	3.509	3.115

	2017	2016
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Vinculadas	9.089	8.988
INECO	6.625	6.036
AEMET	833	1.842
ISDEFE	1.631	1.110
Entidad dominante última	25.498	26.599
ENAIRE	25.498	26.599
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 19)	34.587	35.587

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compras y venta de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

En el epígrafe “Otras cuentas a cobrar con partes vinculadas” se recogen 4.309 miles de euros (Nota 13) desglosados en 1.700 miles de euros de créditos a corto plazo con la Entidad dominante y dividendos aprobados de asociadas pendientes de cobro a 31.12.17 que ascienden a 2.609 miles de euros, correspondientes en su totalidad a AEROCALI (2016: total 3.839 miles de euros; 3.480 miles de euros dividendos aprobados pendientes de cobro procedentes de AEROCALI y 359 miles de euros de SACSA).

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y de la prestación servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe “Acreedores con partes relacionadas” y “Proveedores de inmovilizado partes relacionadas” (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(f) *Préstamos y derivados con partes vinculadas (Nota 20)*

	31 de diciembre de	
	2017	2016
No corriente		
Préstamo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.109.084	7.493.942
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(4.866)	(6.761)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.104.218	7.487.181
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	665.199	777.629
Otros	(471)	(1.039)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	18.812	33.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	683.540	810.402
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	-	176
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	683.540	810.578
	6.787.758	8.297.759

Los valores razonables de los préstamos con la Sociedad (entidad pública empresarial "ENAIRE") se desglosan en la Nota 20.

La exposición de los préstamos con la Sociedad a variaciones en los tipos de interés y a las fechas contractuales en que se revisan sus precios a las fechas de cierre de balance es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2017	2016
Fecha de revisión de tipos de Deuda con ENAIRE a tipo variable:		
Menos de 6 meses	901.008	1.810.244
Fecha de revisión de Deuda con ENAIRE Tipo Fijo Revisable:		
1- 5 años	27.400	543.400
	928.408	2.353.648
Deuda con ENAIRE Tipo fijo	6.495.875	5.917.923
	7.424.283	8.271.571
Deuda con ENAIRE Intereses Devengados	18.812	33.812
Deuda con ENAIRE Comisiones	(5.338)	(7.800)
TOTAL	7.437.757	8.297.583

Según se indicaba en la Nota 20, con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena S.M.E., S.A. Con fecha de 29 de julio de 2015 la entidad pública empresarial "ENAIRE", Aena S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la entidad pública empresarial “ENAIRES” bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos (véase Nota 20).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, Aena no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 de la Sociedad.

35 Otra información

Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante 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	159	65
Otros servicios de verificación	42	67
Otros servicios	78	-
Total	279	132

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de revisión limitada de estados financieros intermedios, servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a Aena y sus sociedades controladas durante 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 al Grupo 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	87
Otros servicios de verificación	3
Otros servicios	72
Total	162

Por otro lado, otros auditores han facturado al Grupo durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2017	2016
Servicios de auditoría	-	243
Otros servicios de verificación	-	-
Otros servicios	-	236
Total	-	479

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2017 y 2016 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	2017			2016		
	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.192	-	1.192	1.259	-	1.259
Dietas	24	125	149	26	118	144
Primas de seguros	6	-	6	7	-	7
Total	1.222	125	1.347	1.292	118	1.410

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio de 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.

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio de 2016, se corresponden con las percibidas en Aena S.M.E., S.A. por 9 puestos de alta dirección y por el Presidente-Consejero Delegado.

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2017 ni 2016. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

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.

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.

Avales y Garantías

Los avales 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).

El 27 de marzo de 2013 el grupo TBI vendió su participación en Cardiff International Airport Limited a WGC Holdco Limited, quedando TBI sujeta a ciertas garantías como vendedor (la Garantía). El 29 de diciembre de 2015 Abertis sustituyó a TBI en la Garantía. Dada la participación de Aena Internacional en ACDL, el 15 de febrero de 2016 Abertis y Aena Internacional suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional se compromete, en caso de que Abertis esté

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

obligada a pagar alguna suma bajo la Garantía, a abonarle el 10 % de dicha suma hasta un importe máximo de 2.941 miles de libras, que es el 10 % del importe total garantizado. La vigencia de este compromiso es hasta el 31 de enero de 2018, fecha en que expira la Garantía.

36 Análisis del Estado de Flujos de efectivo consolidado

En 2017, las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han sido cubiertos con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (2.014.612 miles de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (991.053 miles de euros, de los cuales 650.000 miles de euros corresponden a la matriz, y el resto a la refinanciación del grupo LLAH III) (Nota 20), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (371.240 miles de euros), la amortización de la deuda con ENAIRE por importe de 1.497.288 miles de euros (incluyendo la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank por importe de 797,2 millones de euros- Nota 20) y la deuda previa del grupo LLAH III por importe de 250.839 miles de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

El efectivo neto generado por las actividades de explotación durante el ejercicio 2017 ha crecido hasta los 2.014.612 miles de euros, desde los 1.834.725 miles de euros del ejercicio 2016, y sus componentes son los siguientes:

1. Resultado antes de impuestos ajustado

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2017, positivo por 1.596.707 miles de euros, (véase cuenta de resultados consolidada) se corrige por aquellos conceptos contabilizados en Resultado de explotación que no han supuesto entrada o salida de tesorería durante el ejercicio. Fundamentalmente estos ajustes se refieren a:

- La depreciación y amortización de los elementos del inmovilizado no financiero, por importe de 800.035 miles de euros (2016: 825.805 miles de euros).
- Las variaciones en las cuentas de provisiones que tienen su origen en dotaciones y reversiones que afectan al resultado de explotación, por importe de 50.222 miles de euros (2016: 78.349 miles de euros):

	2017	2016
Dotaciones contra Resultado de explotación:		
Dotaciones a Otras provisiones de explotación (Nota 23)	49.073	71.853
Dotaciones a provisiones de prestaciones de empleados	9.383	4.699
Dotaciones a Provisiones de impuestos (Nota 23)	2.917	5.632
Dotaciones a Provisiones de responsabilidades y riesgos	3.501	10.057
Total dotaciones	64.874	92.241
Reversiones a Resultado de explotación		
Reversiones de Otras provisiones de explotación (Nota 23)	(3.940)	(4.505)
Reversiones de provisiones de responsabilidades y riesgos (Nota 23)	(5.371)	(1.818)
Reversiones de provisiones de impuestos (Nota 23)	(5.341)	(7.569)
Total reversiones	(14.652)	(13.892)
Variación de provisiones	50.222	78.349

- Subvenciones traspasadas a resultado del ejercicio por importe de - 42.504 miles de euros (2016: - 41.590 miles de euros) (Nota 24).
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado (Nota 6), y Correcciones valorativas por deterioro (Nota 13).

Adicionalmente, el Resultado antes de impuestos también se corrige en los Ingresos y gastos financieros (Nota 31), así como en la Participación en pérdidas y ganancias de las asociadas (Nota 9).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con ello se llega a un Resultado antes de impuestos ajustado de 2.532.087 miles de euros en 2017, que representaría 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), y que supone un incremento significativo (+7,9 %) frente a los 2.345.710 miles de euros en 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.517.405 miles de euros al cierre de 2017, frente a 2.293.619 miles de euros en 2016.

2. Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dichos ingresos y gastos se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance. De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es coincidente con la variación de capital circulante (Activo corriente menos Pasivo corriente) que se deriva del Estado de situación financiero consolidado debido a que algunas variaciones se reflejan en otras líneas del Estado de flujos de efectivo, tales como variación de provisiones, correcciones valorativas por deterioro, cobros/(pagos) de impuestos e intereses, actividades de inversión y cobros de subvenciones FEDER.

En 2017 este apartado ha alcanzado la cifra de – 122.326 miles de euros (2016: - 55.319 miles de euros). Las principales variaciones en 2017 en este epígrafe respecto del ejercicio anterior son las siguientes:

- Aumento en la partida “Acreedores y otras cuentas a pagar”: - 73.779 miles de euros en 2017 frente a -42.359 miles de euros en 2016. Es debido, fundamentalmente, al aumento en pagos en las cuentas de “Provisiones a corto plazo”:

Pagos en el epígrafe “Provisiones a corto plazo”	2017	2016
Otras provisiones de explotación (Nota 23)	68.267	45.744
Provisiones riesgos laborales (Nota 23)	3.121	109
Provisiones de responsabilidades y riesgos	2.169	946
Total pagos	73.557	46.799

- La variación desfavorable en el epígrafe “Deudores y otras cuentas a cobrar” en la comparación entre 2017 y 2016 se debe a una mejora considerable del periodo medio de cobro en 2016, debido entre otras razones, a que una compañía aérea cambió sus condiciones de pago de 60 días tras la fecha de la factura a prepago. Adicionalmente, el saldo de deudores aumenta en 2017 debido a la mayor facturación y el impacto derivado de la facturación, al cierre de ejercicio, de las rentas mínimas garantizadas anuales en operaciones de arrendamiento comercial que cada año son mayores.

3. Otro efectivo generado por las operaciones:

Se refiere principalmente al impuesto sobre beneficios e intereses pagados y cobrados. En 2017 el importe de este apartado ha sido de – 395.149 miles de euros, frente a – 455.666 miles de euros del año anterior.

- Intereses pagados:

Pagos de intereses	2017	2016
Pagos de intereses de deuda financiera (Nota 20)	(88.077)	(99.403)
Pagos de intereses de derivados (Nota 12)	(40.530)	(44.472)
Pagos de intereses de demora de expropiaciones (Nota 23)	(4.848)	(1.452)
Otros pagos de intereses	(1.206)	(1.498)
Total intereses pagados	(134.661)	(146.825)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Impuestos pagados

En este epígrafe se refleja el efecto neto de los pagos y cobros por impuesto sobre las ganancias:

Impuestos pagados	2017	2016
Pagos fraccionados Sociedad dominante	(364.883)	(352.977)
Pagos declaración definitiva año anterior	(3.005)	-
Cobros por devolución impuestos años anteriores (Nota 13)	110.456	50.217
Pagos del impuesto Grupo LLAHIII	(6.088)	(8.444)
Otros	30	2.185
Total cobros/ (pagos) por Impuestos	(263.490)	(309.019)

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión durante el ejercicio 2017 asciende a 361.614 miles de euros frente a 291.638 miles de euros del ejercicio anterior y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han sido de 371.240 miles de euros en 2017 (2016: 305.385 miles de euros).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 17.059 miles de euros:

Dividendos recibidos	2017	2016
AMP	8.647	8.964
AEROCALI	5.186	-
SACSA	2.797	1.805
Subtotal empresas asociadas (Nota 2.2)	16.630	10.769
ACDL	12	4.590
ESSP SAS	417	250
Subtotal empresas participadas (Nota 34)	429	4.840
Total dividendos recibidos	17.059	15.609

Finalmente, se recogen en este apartado cobros de desinversiones en empresas del grupo y asociadas por importe de 5.376 miles de euros (Nota 2.2).

Flujos netos de efectivo de actividades de financiación

El desglose de estos flujos se ofrece a continuación:

Flujos de efectivo de actividades de financiación	2017	2016
Cobros Deuda Financiera (Nota 20)	1.013.847	51.131
Pagos Deuda Financiera (Nota 20)	(1.787.965)	(1.185.162)
Subtotal Deuda Financiera	(774.118)	(1.134.031)
Cobros subvenciones FEDER (Nota 24)	9.340	10.665
Costes de ruptura swaps antigua financiación Grupo LLAH III (Nota 12)	(7.264)	-
Dividendos pagados (Notas 2.2 y 17) (*)	(592.232)	(409.716)
Subtotal otras actividades de financiación	(590.156)	(399.051)
Total flujos actividades de financiación	(1.364.274)	(1.533.082)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2017

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(*) El desglose de estos dividendos es como sigue:

Dividendos pagados	2017	2016
Dividendos pagados por Sociedad dominante (Nota 17)	(574.500)	(406.366)
Dividendos pagados por grupo LLAH III (Nota 2.2)	(17.631)	(3.350)
Otros dividendos pagados por Aena	(101)	-
Total dividendos pagados	(592.232)	(409.716)

37 Hechos posteriores a la fecha del balance

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.

Informe de gestión consolidado

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Webcast / Conference-call:

Miércoles 28 de febrero de 2018

13:00 horas (hora local de Madrid)

<https://edge.media-server.com/m6/p/chojsi87>

**Teléfonos:**

España: +34 91 419 2524

Reino Unido: +44 (0) 330 336 9411

EE.UU.: +1 646 828 8156

Código de acceso: 5290266

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2017 refleja el excelente desempeño de Aena¹ 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 período, 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 período 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 gestionados por Aena, impulsado en la red de España por los excelentes datos del sector turístico.

El tráfico de pasajeros (incluyendo el aeropuerto de Luton) crece hasta 265,0 millones (+8,3%), y en los aeropuertos de la red española creció un 8,2%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de 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 4.027,6 millones de euros (+6,8% respecto a 2016²) 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 62,5%), si bien los gastos totales del período (sin incluir amortizaciones) crecen un 2,1% respecto a 2016, ligeramente afectados por la mayor actividad y la tendencia al

¹ Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía").

² En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

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 de Aena, 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 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 2.517,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,8% respecto a 2016.
- ▶ El beneficio antes de impuestos ha alcanzado 1.596,7 millones de euros frente a 1.516,1 millones de euros en el año anterior y el beneficio neto del período asciende a 1.232,0 millones de euros, un 5,8% superior al registrado el año anterior (1.164,1 millones de euros).

Este aumento es especialmente significativo, dado que en 2016 el beneficio antes de impuestos y el beneficio neto 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 habría aumentado en 2017 un 21,8% y el beneficio neto un 21,9%.

- ▶ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha aumentado hasta 2.014,6 millones de euros, frente a los 1.834,7 millones de euros en 2016 (aumento del 9,8%), reduciendo el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (excluyendo Luton), según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants, de 3,6x a 31 de diciembre de 2016 a 2,8x al cierre de 2017.
- ▶ En relación con la ejecución de las inversiones, en 2017 la inversión pagada ascendió a 371,2 millones de euros, incluyendo 66,2 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton, en el que se está llevando a cabo una significativa transformación para alcanzar una capacidad de 18 millones de pasajeros en el segundo semestre de 2018. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran 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 Estadística¹, 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%).

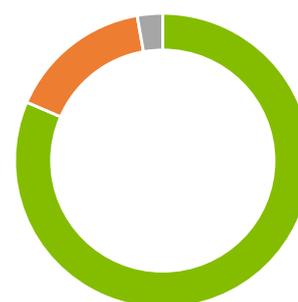
Con relación a la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que en la red de aeropuertos de Aena en España, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido representan el 18,2% del tráfico total de 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%.



■ Aeropuerto 81,5%
■ Carretera 15,7%
■ Puerto y tren 2,8%

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 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 mantiene estable 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:

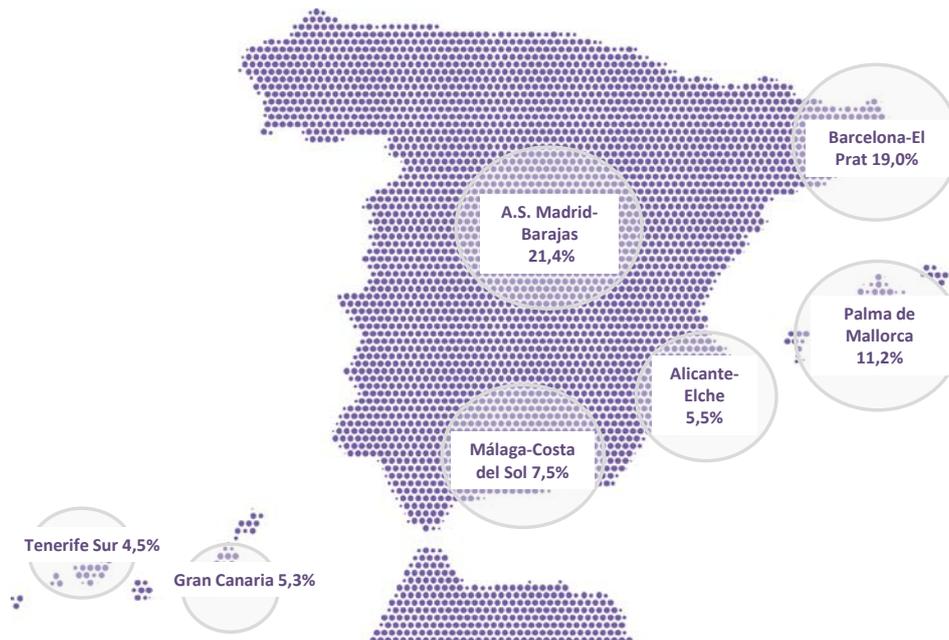


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

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%
TOTAL	249,2	8,2%	100,0%	2.174,3	6,3%	100,0%	918.306	15,0%	100,0%

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 rutas¹ 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 radio².

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).

¹ Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2017 y menos de 1.000 en 2016.

² Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

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 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 ¹	156.553.587	8,0%
España	73.438.358	8,0%
Latinoamérica	7.135.432	6,2%
Norteamérica ²	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%
TOTAL	249.223.044	8,2%

¹ Excluye España

² Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

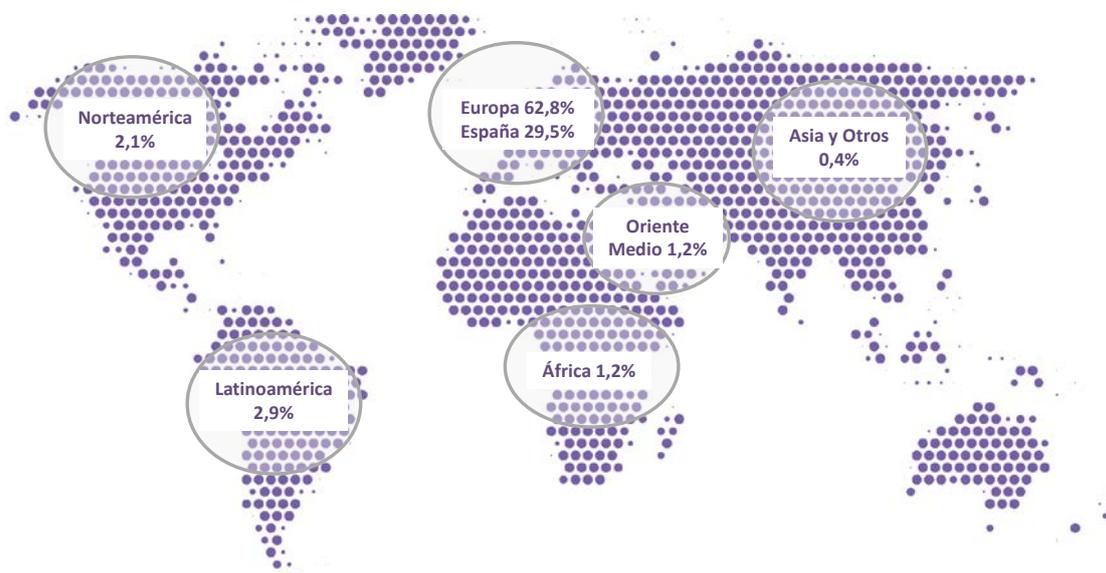


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

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%
Total Top 15	220.279.464	204.192.542	7,9%	16.086.922	88,4%	88,7%
Resto de países	28.943.580	26.038.798	11,2%	2.904.782	11,6%	11,3%
Total Pasajeros	249.223.044	230.231.340	8,2%	18.991.704	100,0%	100,0%

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 establecieron 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 ⁽¹⁾	15.434.439	13.861.134	11,4%	1.573.305	6,2%	6,0%
Norwegian Air ⁽²⁾	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 ⁽³⁾	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%
Total Pasajeros	165.527.018	150.971.377	9,6%	14.555.641	66,4%	65,6%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁴⁾	134.283.235	118.793.085	13,0%	15.490.150	53,9%	51,6%

⁽¹⁾ Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. Ltd.

⁽²⁾ Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

⁽³⁾ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

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

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

Presencia internacional

Aena tiene participación directa en quince aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	2017	2016	Variación ¹ %	Participación de Aena %
London Luton (Reino Unido)	15,8	14,6	8,6%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ² (México)	40,7	36,5	11,4%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,2	5,7	-9,8%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	4,8	4,4	7,2%	37,9%
TOTAL	66,5	61,2	8,4%	-

¹ Porcentajes de variación calculados en pasajeros

² GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha registrado un récord en 2017 tras un significativo incremento del tráfico del 8,6%, alcanzando 15,8 millones de pasajeros y 135.518 operaciones de aeronaves (+3,0%), a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair que trasladó la operación de dos aviones a Stansted, y de la quiebra de Monarch.



Imagen 6. Aeropuerto London Luton

El tráfico total de pasajeros de **GAP** (“**Grupo Aeroportuario del Pacífico**”) ha crecido un 11,4% en 2017, en línea con la estimación anual publicada por la Compañía el 19 de julio de 2017, y a pesar de haberse visto afectado durante los meses de agosto y septiembre por el paso de la tormenta tropical “Lidia”, así como por los huracanes “Harvey” e “Irma” que interrumpieron la conectividad de algunos aeropuertos con los estados de Texas y Florida respectivamente.

En el excelente comportamiento del tráfico GAP (40,7 millones de pasajeros) destaca el buen desempeño de los principales aeropuertos mexicanos del grupo: Guadalajara, Tijuana, Los Cabos y Puerto Vallarta, así como de Montego Bay en Jamaica.

En el caso de **Cali**, el aeropuerto está sufriendo especialmente el impacto de la ralentización de la economía colombiana. La evolución de su tráfico se ha visto afectada por la pérdida de rutas tanto nacionales como internacionales, por los huracanes que afectaron a la operativa de vuelos con Estados Unidos, así como por el importante efecto que ha tenido la huelga de pilotos de Avianca durante los meses de septiembre, octubre y noviembre.

Con respecto al aeropuerto de **Cartagena de Indias**, es reseñable el significativo crecimiento del 23% que ha experimentado el tráfico internacional en este aeropuerto, debido principalmente al efecto positivo de las nuevas rutas operadas desde el aeropuerto, como la de KLM a Ámsterdam y la ruta de LATAM a Lima, así como por el aumento de frecuencias internacionales a Panamá (Air Panama, Wingo y COPA).

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:

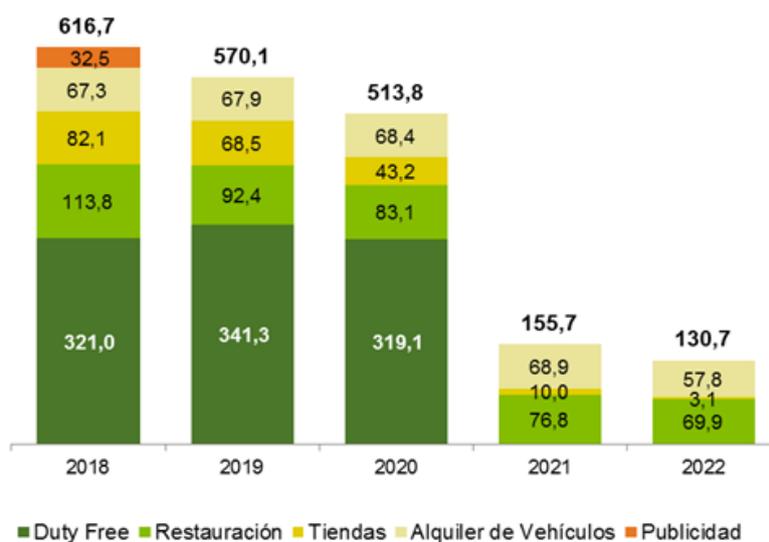


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

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 euros mejorando respecto al mismo periodo del 2016 (4,1 euros). 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 muestran las principales magnitudes de resultados de Aena al 31 de diciembre de 2017 desglosados por segmentos. El segmento aeropuertos representa el 96,2% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 61,5% y la actividad comercial contribuye con un 34,7%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,2%, y el negocio internacional supone el 2,6%.

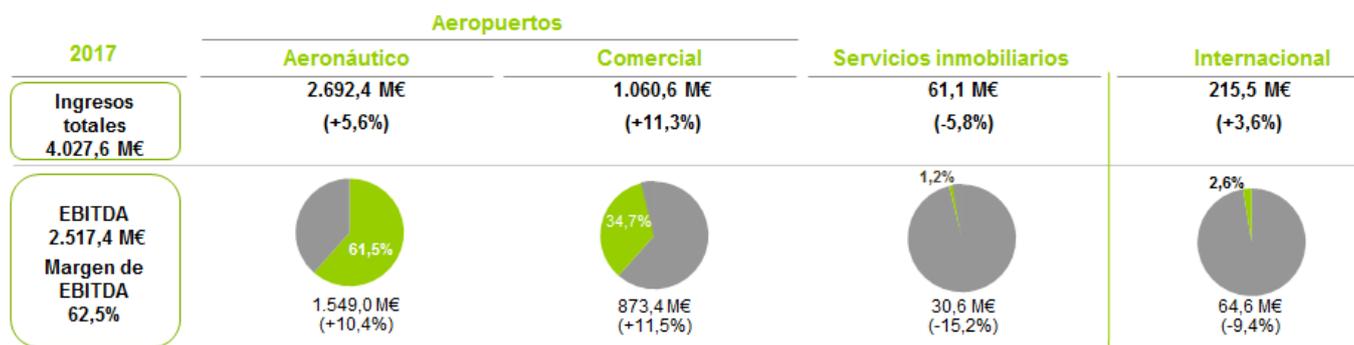


Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

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 periodo 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 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 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 K¹", capitalizados al coste del capital del período 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 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.

- ▶ 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 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

¹ 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.

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:

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.638.505	2.498.024	140.481	5,6%
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	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) ⁽³⁾	-1.774.813	-1.812.574	-37.761	-2,1%
EBITDA ⁽⁴⁾	1.548.960	1.402.687	146.273	10,4%

⁽¹⁾ 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).

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

⁽³⁾ 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, traspasándose dichos gastos a los servicios comerciales.

⁽⁴⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 6. 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 69,9 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 7. Nuevo punto de información en el aeropuerto de Palma de Mallorca



Imagen 8. 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.

Limpieza

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 9. 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 10. 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 11. 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 12. 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 m².
- 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 13. Mejora plaza comercial. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- Las 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 14. 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 15. 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 16. 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 17. 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 18. 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 19. 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 20. 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 de los reguladores 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 21. 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 22. 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 23. 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 24. 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 25. 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 26. 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 27. Nueva pasarela. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- La puesta en marcha de las nuevas pasarelas 21 y 27 en el aeropuerto de Málaga.



Imagen 28. 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 29. 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 ⁽¹⁾	873.387	783.639	89.748	11,5%

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

Tabla 7. 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 26,5% del total de los ingresos ordinarios del Grupo) que supone un incremento del 11,2% respecto a 2016 (943,7 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 ⁽¹⁾	309.017	285.154	23.863	8,4%		
Tiendas ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	32.129	25.005	7.124	28,5%		
Resto ingresos comerciales⁽²⁾⁽³⁾	86.759	90.427	-3.668	-4,1%		
Ingresos ordinarios comerciales	1.049.251	943.645	105.606	11,2%	79.234	67.275

⁽¹⁾ 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%.

⁽²⁾ 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%.

⁽³⁾ Incluye: Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Tabla 8. 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 45.000m².

Aena tiene suscritos tres contratos, distribuidos en tres lotes con la empresa Dufry que gestiona con el nombre comercial de World Duty 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 Suárez 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 30. Robot Tienda Dufry en T4S.

- ▶ Se ha abierto una nueva tienda en el dique longitudinal de la T1 del Aeropuerto Barcelona-El Prat.



Imagen 31. 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 32. 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 16.000m² 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 33. 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 m², 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 y 500.000 m² 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.

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.



Imagen 34. Aena Club cliente

Servicios VIP

Esta línea de negocio incluye los ingresos procedentes de las salas VIP y los ingresos correspondientes al *Fast Lane*¹ y *Fast Track*².

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 Mediterráneo*, 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 se 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 35. 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 compete 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 36. Soporte publicitario. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

¹ *Fast Lane* o el carril rápido: es un paso preferente destinado al paso de los filtros de seguridad que no está segregado del resto de la batería de filtros.

² *Fast Track*: es un filtro de uso exclusivo y segregado físicamente del resto de filtros de seguridad.

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 m² 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 m², 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 m² 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 ⁽¹⁾	59.687	62.403	-2.716	-4,4%
Otros ingresos de explotación	1.382	2.429	-1.047	-43,1%
Total Ingresos	61.069	64.832	-3.763	-5,8%
Total gastos (incluye amortización)	-47.065	-45.507	1.558	3,4%
EBITDA ⁽²⁾	30.550	36.012	-5.462	-15,2%

⁽¹⁾ Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En 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 período 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 37. 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.

3.3. Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. Los ingresos totales del negocio internacional mejoraron en 7,6 millones de euros, afectados negativamente por la devaluación de la GBP, compensando el sólido crecimiento del tráfico experimentado en el aeropuerto de Luton.

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	215.344	207.733	7.611	3,7%
Otros ingresos de explotación	163	272	-109	-40,1%
Total Ingresos	215.507	208.005	7.502	3,6%
Total gastos (incluye amortización)	-195.717	-184.330	11.387	6,2%
EBITDA⁽¹⁾	64.595	71.322	-6.727	-9,4%

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

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del **Aeropuerto London Luton**, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 58,7 millones de euros, un 10,3% inferior a 2016 (65,4 millones de euros) debido a la devaluación sufrida por la libra esterlina (-7,0%) y al reconocimiento extraordinario (el 31 de enero de 2017) de 8,0 millones de euros por la contabilización del gasto asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido. Excluyendo el impacto del tipo de cambio y el efecto extraordinario indicado, la variación del EBITDA habría sido del +8,9%.

(Miles de euros) ⁽¹⁾	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos aeronáuticos	95.420	94.944	476	0,5%
Ingresos comerciales	109.432	103.210	6.222	6,0%
Total Ingresos	204.852	198.154	6.698	3,4%
Personal	47.852	39.057	8.795	22,5%
Otros gastos de explotación	97.301	93.349	3.952	4,2%
Amortizaciones y deterioros	44.999	47.442	-2.443	-5,1%
Total gastos	190.152	179.848	10.304	5,7%
EBITDA⁽²⁾	58.683	65.394	-6.711	-10,3%
Resultado de explotación	14.700	18.306	-3.606	-19,7%
Resultado financiero	-36.651	-23.405	-13.246	-56,6%
Resultado antes de impuestos	-21.951	-5.099	16.852	330,5%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro-Libra 2017: 0,8767 y 2016: 0,8192

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

A nivel operativo, los datos de tráfico del aeropuerto de Luton muestran un incremento de pasajeros del 8,6%, hasta 15,8 millones de pasajeros y del 3,1% en el número de operaciones, hasta 135.518 movimientos de aeronaves.

Estas cifras de tráfico, combinadas con el efecto del tipo de cambio, sitúan los ingresos del período en 204,9 millones de euros, un 3,4% por encima del mismo período de 2016 (198,2 millones de euros).

En GBP, los ingresos de Luton crecen en 2017 un 10,6% (17,3 millones de GBP) frente a 2016 gracias al desempeño de los ingresos comerciales y a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair, que trasladó la operación de dos aviones a Stansted, y la quiebra de Monarch.

← Los ingresos aeronáuticos en GBP, han crecido un 7,6% y los ingresos comerciales un 13,4%.

Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+13,8%) reflejo del crecimiento del tráfico, de la apertura del nuevo aparcamiento de vehículos y de las estrategias de gestión y precios implantadas. Las líneas de restauración y tiendas también han crecido, un 13,0% en conjunto, impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales, si bien se ha producido un ligero retraso en la entrada en funcionamiento de algunos locales debido a las obras en la terminal.

- El EBITDA en GBP ha disminuido 2,1 millones de GBP frente a 2016.

Este efecto se deriva principalmente de la contabilización del efecto extraordinario citado anteriormente relativo a uno de los acuerdos asociado al cierre del plan de pensiones de prestación definido en el mes de enero de 2017. Excluyendo el impacto de este gasto extraordinario, que no tiene impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 4,8 millones de GBP y habría supuesto un crecimiento del 8,9%.

Este acuerdo, supone la modificación del ratio de conversión (*Pension commutation factor*) que se aplicará al derecho de los miembros del plan de pensiones a cambiar una parte de su pensión futura por una cantidad libre de impuestos percibida al contado en el momento de la jubilación. El anterior ratio de conversión suponía que por cada 9 libras percibidas al contado la pensión futura se reducía en 1 libra anual, en tanto que bajo el nuevo acuerdo, este ratio pasa a ser de 15 a 1. De acuerdo a la NIC 19, el efecto de este cambio medido como el valor actual de su impacto sobre las obligaciones futuras por pensiones que asciende a 6,9 millones de GBP (8,0 millones de euros), ha sido contabilizado en la cuenta de gastos de personal como un mayor coste de los servicios pasados, sin que este ajuste contable tenga impacto en caja.

A partir de la fecha de cierre del *London Luton Airport Pension Scheme* (LLAPS), los miembros activos del plan se han convertido en miembros diferidos del mismo y han dejado de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, han cesado las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Asimismo, es destacable que en agosto de 2017 se completó la refinanciación de la deuda del aeropuerto de Luton (390 millones de GBP) con objeto de prolongar vencimientos, fijar el tipo de un mayor porcentaje de la deuda, así como asegurar la financiación de la totalidad del plan de expansión.

Por lo que respecta al resultado de las participaciones que no consolidan contablemente, a continuación se muestra la evolución de su **puesta en equivalencia**:

Miles de euros	Resultado puesta en equivalencia				Tipo de cambio ⁽¹⁾			
	2017	2016	Variación	%Variación	Tipo de cambio	2017	2016	Variación
SACSA (Colombia)	3.476	2.991	485	16,2%	€ - COP	3.336,16	3.378,32	1,2%
AMP (México)	12.890	9.298	3.592	38,6%	€ - MXN	21,33	20,67	-3,2%
AEROCALI (Colombia)	2.561	3.833	-1.272	-33,2%	€ - COP	3.336,16	3.378,32	1,2%
Total participación en el resultado de asociadas	18.927	16.121	2.805	17,4%				

⁽¹⁾ Tipo de cambio medio ponderado

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	3.960.582	3.709.581	251.001	6,8%
Otros Ingresos de Explotación	67.012	62.906	4.106	6,5%
Total Ingresos	4.027.594	3.772.487	255.107	6,8%
Aprovisionamientos	-174.176	-180.366	-6.190	-3,4%
Gastos de personal	-417.155	-390.724	26.431	6,8%
Otros gastos de explotación	-910.912	-901.775	9.137	1,0%
Amortización del inmovilizado	-800.035	-825.805	-25.770	-3,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-10.915	-6.402	4.513	70,5%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	2.969	399	2.570	644,1%
Total Gastos	-2.310.224	-2.304.673	5.551	0,2%
EBITDA ⁽¹⁾	2.517.405	2.293.619	223.786	9,8%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.717.370	1.467.814	249.556	17,0%
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-144.183	-169.222	-25.039	-14,8%
Gastos por intereses de expropiaciones	4.593	201.406	-196.813	-97,7%
RESULTADO FINANCIERO NETO	-139.590	32.184	-171.774	-533,7%
Participación en el resultado de asociadas	18.927	16.121	2.806	17,4%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1.596.707	1.516.119	80.588	5,3%
Impuesto sobre las ganancias	-374.738	-351.733	23.005	6,5%
RESULTADO DEL PERÍODO CONSOLIDADO	1.221.969	1.164.386	57.583	4,9%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-10.036	237	10.273	4334,6%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	1.232.005	1.164.149	67.856	5,8%

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

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 4.027,6 millones de euros en 2017, un 6,8% superiores al año anterior. Los ingresos provenientes de la actividad comercial suponen un 26,3% del total, superando su peso porcentual respecto a 2016 (25,3%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.960,6 millones de euros, un 6,8% respecto a 2016. El incremento de 251,0 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

El total de **gastos de explotación** se mantiene en línea respecto al ejercicio anterior. Eliminando las amortizaciones, los gastos aumentan 31,3 millones de euros (+2,1%). A continuación, se analizan

las variaciones más importantes por concepto de gasto:

- Los aprovisionamientos se han reducido un 3,4%, lo que supone 6,2 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 6,8% (26,4 millones de euros). Este aumento se debe principalmente al incremento de las retribuciones básicas, la revisión salarial del 1% del personal de Aena SME, S.A. y a la incorporación de personal en prácticas en el tercer trimestre de 2016. Asimismo, se ve afectado por la contabilización en Luton de uno de los acuerdos alcanzados con

los empleados en materia de pensiones.

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 (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 1,0% (9,1 millones de euros) hasta 911,0 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), así como a mayores costes operacionales en el aeropuerto de Luton (4,2 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).

El aumento de costes se ha visto afectado por la mayor actividad y la tendencia al alza del gasto 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.

- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 800,0 millones de euros y se ha reducido respecto a 2016 en 25,8 millones de euros (3,1%) 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.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado a 2.517,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,8% respecto a 2016, situando el margen de EBITDA en el 62,5%. A 31 de diciembre de 2017 se incluyen 58,7 millones de euros de la consolidación de Luton (65,4 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra un aumento del gasto interanual de 171,8 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). El epígrafe "Gastos Financieros y Otros resultados financieros" disminuye en 25,0 millones de euros (14,8%) 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) y la variación positiva de las pérdidas asociadas a diferencias de tipo de cambio dotadas en 2016 derivadas del préstamo en GBP con Luton (6,7 millones de euros). Adicionalmente, en 2016 se registró un gasto de 11,8 millones de euros 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, en el mes de septiembre de 2017 se contabilizó 8,0 millones de euros de (6,9 millones de libras) por la amortización de costes activados asociados a la financiación de Luton de 2015, como consecuencia de la refinanciación de la deuda. La variación del epígrafe "Gastos por intereses de expropiaciones" se debe a la reversión en 2016 de provisiones de intereses de demora por eliminación de riesgos en este periodo (204,9 millones de euros).

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas asociadas** se ha incrementado en 2,8 millones de euros debido al incremento del tráfico y al efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 374,7 millones de euros, un incremento del gasto de 23,0 millones de euros frente al año anterior como consecuencia del mayor resultado del periodo y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de periodo se sitúa en el 23,5% (23,2% en 2016).

El **Resultado del periodo consolidado** ha alcanzado 1.222,0 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes asciende a -10,0 millones de euros (49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 1.232,0 millones de euros, 67,9 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 21,9%.

5. Inversiones

La inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) en 2017 ha ascendido a 371,2 millones de euros, incluyendo 66,2 millones de euros de Luton), lo que supone un aumento de 65,8 millones de euros (+21,5%) respecto al año anterior.

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 y en mejoras en mantenimiento.

La inversión activada, correspondiente a las altas del inmovilizado material en 2017 asciende a 475,5 millones de euros (283,3 millones de euros en 2016).

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 38. 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 39. Plataforma. Aeropuerto de Lanzarote

En el **aeropuerto de Luton**, continúan las inversiones tanto en mantenimiento y renovación de equipamientos, como en el Proyecto Curium. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual hasta 18 millones de pasajeros en el segundo semestre de 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de las áreas comerciales.

En 2017 se completaron los trabajos de ampliación de accesos y viales, y avanzaron sustancialmente las obras de ampliación del terminal. En concreto, se entregaron 36 nuevos locales comerciales, que servirán para aumentar en 2.500 m² la superficie comercial del aeropuerto. El campo de vuelo también se ha ampliado con la extensión de la calle de rodaje hasta la cabecera 08, lo que ha servido para mejorar

la operación e incrementar la capacidad en hora punta en dos operaciones adicionales por hora.



Imagen 40. Aeropuerto de Luton

Respecto a las inversiones de las asociadas que no consolidan contablemente, cabe destacar que el 8 de marzo de 2017 se inauguró el Nuevo Terminal Internacional del **aeropuerto de Cali**. Esta actuación se enmarca dentro del plan de modernización y ampliación que comenzó en 2015. Se trata de un Terminal Internacional anexo al actual, de 19.600 m², que cuenta con 6 puentes de abordaje y una plataforma internacional de casi 55.000 m².

Durante 2017 se ha obtenido la certificación de aeródromo en seguridad operacional, siendo Cali el primer aeropuerto colombiano en certificarse.

Además, este año se ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura colombiana (ANI) el estudio de prefactibilidad de una Asociación Publico Privada (APP) para obtener una nueva concesión en el aeropuerto de Cali y en otros de la región (Armenia, Neiva, Ibagué y Buenaventura). Actualmente se encuentra en fase de estudio de factibilidad.

Por otro lado, en el **aeropuerto de Cartagena** durante 2017, se han llevado a cabo proyectos de mejora en la asignación de medios operacionales (instalación de CUTE) seguridad operacional (RESAS en las cabeceras) y otras actuaciones que han mejorado la capacidad del terminal y la experiencia del pasajero.

Actualmente se mantienen negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI)

para el desarrollo de una iniciativa privada de Acuerdo Público-Privado (APP) cuyo objetivo es un nuevo contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020.

Respecto a las inversiones de los **aeropuertos de GAP** destacamos la ampliación de 15.000 m² en el edificio terminal del aeropuerto de Guadalajara, que supone un incremento del 35% del área del terminal y un 40% de las puertas de embarque. Asimismo, la renovación y ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Hermosillo en 2.200 m² con 2 nuevas puertas de embarque con pasarela. En el aeropuerto de Tijuana las obras de ampliación y remodelación del edificio terminal con un incremento de 25.000 m² nuevos y 15.000 m² remodelados. La puesta en servicio se realizará en 2018 y en el aeropuerto de Guanajuato las obras de remodelación y expansión que incrementan en más de un 200% las instalaciones existentes. La puesta en servicio se realizará en 2018.

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:

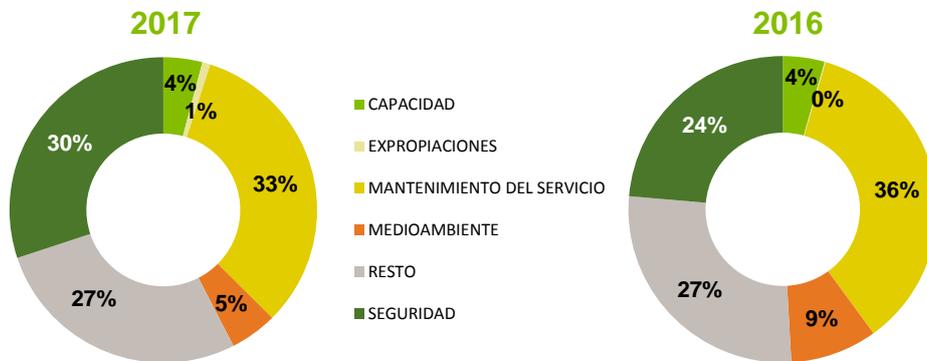


Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- ▶ 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

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.093.595	14.502.621	-409.026	-2,8%
Activo corriente	1.213.837	1.011.153	202.684	20,0%
Total activo	15.307.432	15.513.774	-206.342	-1,3%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	5.687.864	5.025.749	662.115	13,2%
Pasivo no corriente	8.135.177	8.962.156	-826.979	-9,2%
Pasivo corriente	1.484.391	1.525.869	-41.478	-2,7%
Total patrimonio neto y pasivo	15.307.432	15.513.774	-206.342	-1,3%

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al **Activo no corriente**, la disminución de 409,0 millones de euros durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 392,5 millones de euros del inmovilizado no financiero, 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 periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas.

A su vez, el aumento del **Activo corriente** en 202,7 millones de euros se debe principalmente al incremento de 290,4 millones de euros del saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" y a la disminución en 85,8 millones de euros del saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar", explicada por el cobro en 2017 de los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015 por importe de 110,5 millones de euros reconocidos a 31 de diciembre de 2016 en el epígrafe "Activos por impuesto corriente a corto plazo", compensado principalmente por aumento de 21,6 millones de euros del saldo neto del epígrafe de "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" debido a la mayor facturación ligada al incremento de la actividad y a la facturación al cierre de ejercicio, de las rentas mínimas garantizadas

anuales devengadas que cada año son mayores.

El **Patrimonio neto** aumenta en 662,1 millones de euros, como consecuencia principalmente de la diferencia entre el resultado del período consolidado (+1.232,0 millones de euros) y los dividendos repartidos en el período incluyendo Luton (-592,1 millones de euros).

El epígrafe "Otras reservas" ha disminuido en 37,2 millones de euros, fundamentalmente por el efecto en las Reservas de cobertura originado por el pago durante el período de 40,5 millones de euros de pasivos por derivados financieros suscritos por el grupo y por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto en la valoración de dichos instrumentos financieros derivados. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados existentes a 31 de diciembre de 2017 es de 82,3 millones de euros (136,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 827,0 millones de euros se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" 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).

La partida de "Instrumentos financieros derivados" disminuye en 51,3 millones de euros por las razones apuntadas en el párrafo relativo al "Patrimonio neto". El saldo del epígrafe de "Provisiones para otros pasivos y gastos" 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 41,5 millones de euros en el **Pasivo corriente** se debe a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 145,5 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 “Proveedores y otras

cuentas a pagar” en 149,5 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 -514,7 millones de euros en 2016 a -270,6 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.

6.2. Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2017 en 7.156,0 millones de euros (incluyendo 396,3 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton) frente a los 8.228,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2016.

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los “covenants” incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 6.920,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 frente a 8.041,0 millones de euros al cierre de 2016. Se produce una mejora sustancial de los ratios asociados debido tanto a la disminución de la deuda financiera neta como a la evolución del EBITDA:

Miles de euros	2017	2016
Deuda Financiera Bruta covenants	7.638.455	8.523.750
Efectivo y equivalentes al efectivo	718.115	482.758
Deuda Financiera Neta covenants	6.920.339	8.040.992
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA⁽¹⁾	2,8x	3,6x

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable del Grupo Aena a 31 de diciembre de 2017 (7.156,0 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (6.920,0 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (principalmente de Luton), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, sí incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

Durante 2017 se ha amortizado deuda por importe de 1.497,3 millones de euros, incluyendo 797,2 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada de la

deuda de Depfa Bank a tipo de interés variable. Esta amortización ha sido financiada parcialmente mediante el efectivo generado en el ejercicio y con 650 millones de euros de nueva deuda bancaria a tipo de interés fijo (0,69% medio anual) con un vencimiento a cinco años.

En este período se han convertido un total de 478,6 millones de euros de régimen de tipo revisable a régimen de tipo fijo a vencimiento, pasando estas operaciones de un tipo medio de 1,14% a un tipo medio de 0,78%.

Como resultado de estas actuaciones, el porcentaje de deuda a tipo fijo alcanza el 88% frente al 71% al cierre de 2016.

Igualmente, es destacable que durante 2017 Aena ha renovado o contratado nuevas pólizas de crédito por importe de 1.000 millones de euros con vigencia de 1 y 2 años y extensión por el mismo plazo. Asimismo, Aena ha firmado con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) un préstamo plazo de 400 millones de euros con vencimiento hasta 20 años destinado a financiar hasta el 50% de las inversiones de seguridad referentes a renovación de equipos de inspección de equipajes previstas en el marco DORA 2017-2021. Todas estas facilidades crediticias se encuentran a la fecha completamente disponibles.

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.

También hay que destacar que el aeropuerto de Luton ha llevado a cabo una refinanciación de su deuda cuyo proceso finalizó en el mes de agosto. El importe de la deuda suscrita asciende a 390 millones de GBP, de los que 230 han sido suscritos por inversores institucionales, lo que supone la mayor colocación privada de un aeropuerto en el Reino Unido.

La nueva estructura de deuda diversifica las fuentes de financiación (el 79,5% a tipo fijo y el 20,5% a tipo variable), amplía los plazos (vida media de más de 10 años) y cubre todo el plan de expansión de Luton adecuándose a los objetivos de ampliación de capacidad del Aeropuerto London Luton y a los de sus accionistas.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A.U. 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 16. Periodo medio de pago a proveedores

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

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago * importe total

pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

- ▶ Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- ▶ Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

- ▶ Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la 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.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del balance.

Miles de euros	2017
Total pagos realizados	802.499
Total pagos pendientes	79.496

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

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, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.014.612	1.834.725	179.887	9,8%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-361.614	-291.638	-69.976	-24,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.364.274	-1.533.082	168.808	11,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741	7.875	1,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.637	-2.130	3.767	176,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	854.977	564.616	290.361	51,4%

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En 2017, las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han sido cubiertos con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (2.014,6 millones de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (991,1 millones de euros, de los cuales 650 millones corresponden a la matriz, y el resto a la refinanciación de Luton), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (371,2 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) y la deuda previa de Luton (250,8 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de 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 (+7,9%), hasta 2.532,1 millones de euros, desde 2.345,7 millones de euros en 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.517,4 millones de euros al cierre de 2017, frente a 2.293,7 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 2.014,6 millones de euros, desde 1.834,7 millones de euros en el ejercicio anterior.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 361,6 millones de euros frente a 291,6 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 371,2 millones de euros.

Estas inversiones efectuadas 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, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado "5. Inversiones").

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 17,1 millones de euros.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación corresponden a la nueva deuda suscrita por la matriz por importe de 650 millones de euros, y a la refinanciación de Luton (355 millones de euros dispuestos).

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), a la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros) y a la devolución de la deuda previa de Luton (261,1 millones de euros). Adicionalmente, se han pagado dividendos por un total de 592,2 millones de euros, de los cuales 574,6 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera se describen en el apartado 3 de las Cuentas anuales consolidadas 2017 (“Gestión de los riesgos operativos y financieros”).

En el ámbito operativo, en dicho apartado se desarrollan, por un lado, los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación

Aeroportuaria (“DORA”), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos. Por otra parte, se detallan los **riesgos de explotación**, derivados de diversos factores que pueden afectar la actividad del Grupo por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa del Grupo Aena está expuesta, el contenido del apartado indicado 3 describe diversos riesgos: **riesgo de mercado** (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), **riesgo de crédito** y **riesgo de liquidez**.

Este apartado se completa adicionalmente, con la información al respecto, contenida en el capítulo 3 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017.

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 abril¹ (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.

¹ Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

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

Los aspectos más relevantes desarrollados durante 2017 en este área se detallan a continuación y se completan con la información contenida en el capítulo 7 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017:

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 de 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.

Plantilla

La plantilla media total a 31 de diciembre de 2017 alcanza los 8.174 empleados (incluyendo 753 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.964 (723 de Luton) a 31 de diciembre de 2016.

Por otro lado, la plantilla media temporal asciende a 983 empleados en diciembre de 2017 (ningún empleado temporal en el aeropuerto de Luton) frente a 829 del año anterior (2 en Luton).

Otros aspectos

A nivel de Aena S.M.E., S.A. cabe destacar los siguientes aspectos:

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 de carácter consolidado 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 S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y, a través de su filial Aena Internacional, participa también en la gestión de 16 aeropuertos en distintos países en Europa y América, entre ellos el Aeropuerto de Londres-Luton, del que posee el 51% del capital.

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 265 millones pasajeros en 2017 (249,2 millones en aeropuertos españoles y 15,8 millones en Luton).

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 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 94% del total de las reclamaciones ambientales en España y Luton recibió más de 15.000), 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.

Se han recibido en 2017, a nivel consolidado, un total de 7 denuncias por acoso, de las cuales:

- 4 han sido archivadas, tras analizar los datos con objetividad tal y como está previsto en el procedimiento de acoso.
- 3 han sido tramitadas, tras la fase de indagación y valoración inicial. Al no existir indicios suficientes de acoso, se archivaron las denuncias.

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 (11.158 en Londres-Luton).

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"> • Marco regulatorio • Modelo de gobierno, derechos humanos y laborales. • Infraestructuras eficientes 	<ul style="list-style-type: none"> • Política de Gobierno Corporativo. • Plan de contingencia de los concesionarios. • Plan de desarrollo comercial. • Actuaciones del plan de marketing aeroportuario. • Procedimiento de planificación y control de inversiones. • Planes Directores. • Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena 	<p>Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Derechos Humanos Corrupción y soborno Igualdad y diversidad</p>
Riesgo de cumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa laboral • Normativa ambiental • Marcos contractuales • Fiscalidad • Litigios y reclamaciones • Fraude • Otros 	<ul style="list-style-type: none"> • Código de conducta • Modelo de prevención de delitos. • Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales. • Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. • 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. • 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 • Normas y sistemas de control de la contratación. • Política de Cumplimiento normativo 	<p>Cuestiones ambientales Personas Derechos Humanos Cadena de suministro Corrupción y soborno Igualdad y diversidad</p>

Riesgo operacional	<ul style="list-style-type: none"> • Procesos de contratación • Conflictos ambientales • Relaciones laborales 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de control de la contratación. • Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno para asegurar la correcta gestión de planes y programas ambientales. • Sistemas de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales 	<p>Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Cadena de suministro</p>
Riesgo reputacional	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación y reputación 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de acción RC, Marco de relaciones con los grupos de interés y política de comunicación • Estrategia Fiscal de Aena S.M.E, S.A. 	<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"> - Gestión del impacto acústico: planes de aislamiento, sistemas de monitorado y mapas de ruido. - Actuaciones de mejora acústica dirigidas a zonas o colectivos especialmente sensibles (ámbito sanitario, docente, infancia, etc.). - Eficiencia energética y protección del medio ambiente mediante propuestas innovadoras (planes concretos de actuación en aeropuertos, reducción de emisiones, instalación de plantas fotovoltaicas...) - 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. - Alineación con las políticas y compromisos RC a nivel internacional. - Convenios con entidades sociales, patrocinios y mecenazgos relacionadas con la diversidad, discapacidad, accesibilidad, medio ambiente, cultura, etc. - Cesiones de espacios, visitas guiadas, etc. - Convenios y acuerdos colaborativos con entidades e instituciones relevantes del ámbito empresarial. - Servicios relacionados con la accesibilidad, PMR, mejora de la salud, servicios de información y/o zonas infantiles. - 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. - Beneficios a los empleados (servicios al empleado, formación y talento, empleo joven), programas de conciliación y actuaciones de comunicación interna. - Fomento del voluntariado corporativo y programas que promuevan hábitos de vida saludable. - Análisis de percepción. - Impulso del valor de la transparencia, a nivel externo e interno. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 316,9 Mill. € asignados para actuaciones de aislamiento acústico (2000-2017). ✓ 23.145 viviendas y usos sensibles aislados acústicamente desde el año 2000. (49 copresponentes a Londres-Luton en 2017) ✓ Renovación de la certificación ISO 9001 e ISO 14001 adaptando el sistema a los nuevos requisitos de estas normas de ámbito internacional. ✓ Reducción en un 4,8% del consumo energético/ATU respecto a 2016. ✓ Reducción en un 5,4% de los kg CO2/ATU (*) <i>*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)</i> ✓ Adhesión a Pacto Mundial de Naciones Unidas ✓ Contribución directa a 8 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través de las medidas incluidas en el Plan de Acción RC ✓ 334 convenios de colaboración vigentes (13 en 2017). ✓ 240 profesionales participan en el programa de cooperación internacional. ✓ Refuerzo e impulso interno y externo del programa "Espacios solidarios". ✓ 1.531.298 servicios de asistencia PMR ✓ 552.558 € contrataciones con servicios especiales de empleo ✓ 336.415 horas de formación. ✓ 2.51 Mill.€ destinados a formación). ✓ 1,4 Mill.€ destinados a ayudas sociales ✓ Programa de voluntariado corporativo. ✓ Nuevo Programa de Atención al Empleado (PAE). ✓ Mejora en las posiciones de rankings Merco. ✓ Inclusión en algunos índices de sostenibilidad (FTSE4Good; Standard Ethics). ✓ Actualización del portal de RC en la Web. ✓ Difusión de la Estrategia y Plan de RC en medios de comunicación.

12. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 4 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017 (apartado “Cash flow social”) sobre los volúmenes de contratación adjudicados por Aena en 2017, es destacable señalar la transformación digital que la Compañía está llevando en los procesos de contratación.

El programa de *Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena* tiene carácter plurianual y se compone de más de 10 proyectos distintos, relacionados entre sí. Durante el año 2017, se han llevado a cabo las fases de análisis del alcance y la especificación de los requisitos funcionales, técnicos y de seguridad, de prácticamente todos los proyectos. Entre ellos, los siguientes proyectos o sistemas electrónicos: registro, notificaciones, comunicaciones, licitación, facturas electrónicas y el sistema de digitalización certificada de documentos. Estas medidas permitirán la automatización y mejora de los procesos de contratación, así como la disminución de los plazos y trámites administrativos.

Asimismo, Aena ha llevado a cabo los desarrollos necesarios para incorporar su perfil de contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP). Este proyecto se ha diseñado en 4 fases y a mes de diciembre de 2017, Aena está publicando en la

plataforma, los anuncios de las convocatorias de licitación de sus expedientes, así como sus resultados: adjudicaciones y contratos.

Por otra parte, dentro del ámbito de la contratación electrónica y en cuanto al sistema de subastas electrónicas, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aún vigente, se han ejecutado un total de 474 subastas electrónicas (368 centralizadas y 106 descentralizadas) en los procesos de contratación, desde su implantación en el mes de marzo de 2015.

Adicionalmente, es importante destacar que durante el año 2017, se ha extendido el uso del sistema de suscripción de operadores económicos en el Portal de

Contratación de la Web Pública de Aena. Este sistema permite mejorar la publicidad de las licitaciones de las contrataciones de Aena y fomentar la concurrencia en los procesos de contratación, mediante la catalogación del objeto del contrato de acuerdo al Vocabulario Común de Contratos Públicos (CPV). Este año se ha ampliado este sistema, a los contratos menores.

Por lo que respecta a la contratación comercial, se ha realizado la adjudicación de la restauración del aeropuerto de Gran Canaria aplicándose el sistema de subastas electrónicas. La licitación de la restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, igual que en Gran Canaria y Barcelona-El Prat, se ha publicado incluyendo las subastas electrónicas en el proceso de adjudicación.

13. 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 8. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

29/12/2017	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	80.925.971
Volumen medio diario operado del período (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 20. 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.

14. 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 total de Aena ha crecido en enero de 2018 un 8,4%, hasta 16,5 millones de pasajeros. En los aeropuertos de la red en España ha aumentado un 8,7% hasta 15,5 millones de pasajeros y en el aeropuerto de Luton un 3,6%, superando 1 millón de pasajeros.

ANEXOS:

- I. Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2017
- III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.205.946	13.563.922
Activos intangibles	491.173	525.647
Inversiones Inmobiliarias	135.108	135.690
Inversiones en asociadas	63.955	71.741
Otras cuentas a cobrar	2.831	2.599
Activos por impuestos diferidos	122.369	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	347	354
Otros activos financieros	71.506	58.697
Instrumentos financieros derivados	360	-
	14.093.595	14.502.621
Activos corrientes		
Existencias	7.051	8.958
Clientes y otras cuentas a cobrar	351.809	437.579
Efectivo y equivalentes al efectivo	854.977	564.616
	1.213.837	1.011.153
Total activos	15.307.432	15.513.774
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.180.024	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas	-22.523	-16.261
Otras reservas	-75.931	-113.110
Participaciones no dominantes	5.426	32.400
	5.687.864	5.025.749
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.276.016	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	45.645	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	80.153	89.990
Prestaciones a los empleados	59.126	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	70.901	133.639
Subvenciones	511.927	544.382
Otros pasivos a largo plazo	91.409	132.001
	8.135.177	8.962.156
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	588.419	439.045
Deuda financiera	734.943	880.439
Instrumentos financieros derivados	37.010	39.651
Subvenciones	40.152	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	83.867	128.468
	1.484.391	1.525.869
Total pasivos	9.619.568	10.488.025
Total patrimonio neto y pasivos	15.307.432	15.513.774

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016 (*)
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	3.960.582	3.709.581
Otros ingresos de explotación	10.852	7.761
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.751	4.615
Aprovisionamientos	-174.176	-180.366
Gastos de personal	-417.155	-390.724
Otros gastos de explotación	-910.912	-901.775
Amortización del inmovilizado	-800.035	-825.805
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	42.504	41.590
Excesos de provisiones	8.905	8.940
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-10.915	-6.402
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	2.969	399
Resultado de explotación	1.717.370	1.467.814
Ingresos financieros	6.891	208.484
Gastos financieros	-142.134	-162.024
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-4.347	-14.276
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-139.590	32.184
Participación en el resultado de asociadas	18.927	16.121
Resultado antes de impuestos	1.596.707	1.516.119
Impuesto sobre las ganancias	-374.738	-351.733
Resultado del período consolidado	1.221.969	1.164.386
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-10.036	237
Resultado del período atribuible a accionistas de la dominante	1.232.005	1.164.149
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	8,21	7,76
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	8,21	7,76

(*) Cifras reexpresadas (vease Nota 2.3 a las Cuentas anuales consolidadas)

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2016

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Resultado antes de impuestos	1.596.707	1.516.119
Ajustes por:	935.380	829.591
Depreciación y amortización	800.035	825.805
Correcciones valorativas por deterioro	-6.072	7.845
Variación de provisiones	50.222	78.349
Imputación de subvenciones	-42.504	-41.590
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	10.915	6.402
(Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	7	4.469
Ingresos financieros	-6.891	-208.484
Gastos financieros	101.604	117.552
Diferencias de cambio	4.340	9.807
Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	40.530	44.472
Otros Ingresos y gastos	2.121	1.085
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-18.927	-16.121
Variaciones en capital circulante:	-122.326	-55.319
Existencias	552	-951
Deudores y otras cuentas a cobrar	-4.587	26.155
Otros activos corrientes	-117	-42
Acreedores y otras cuentas a pagar	-73.779	-42.359
Otros pasivos corrientes	-43.007	-36.909
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.388	-1.213
Otro efectivo generado por las operaciones	-395.149	-455.666
Intereses pagados	-134.661	-146.825
Cobros de intereses	4.311	1.533
Impuestos pagados	-263.490	-309.019
Otros cobros (pagos)	-1.309	-1.355
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.014.612	1.834.725
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-339.189	-287.919
Adquisiciones de activos intangibles	-31.220	-16.120
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-831	-1.346
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-12.933	-3.901
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.376	2.027
Cobros por desinversiones inmovilizado material	-	1
Cobros otros activos financieros	124	11
Dividendos recibidos	17.059	15.609
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-361.614	-291.638
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	9.340	10.665
Ingresos de financiación de entidades de crédito	991.053	31.739
Otros cobros	22.794	19.392
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-278.285	-333
Devoluciones de financiación del Grupo	-1.497.288	-1.172.339
Dividendos pagados	-592.232	-409.716
Otros pagos	-19.656	-12.490
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	-1.364.274	-1.533.082
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.637	-2.130
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	290.361	7.875
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	854.977	564.616

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 (www.aena.es).

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO 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 Consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2017, las cuales vienen constituidas por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente y Consejero Delegado:	D. Jaime García-Legaz Ponce	
Consejero:	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	D ^a . Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. Angel Luis Arias Serrano	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D ^a . M ^a Jesús Romero de Ávila Torrijos	
Consejero:	D ^a . Alicia Segovia Marco	
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. Josep Piqué Camps	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	