AENA AEROPUERTOS, S.A. (Sociedad Unipersonal) y Sociedades Dependientes

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas
e informe de gestión consolidado del ejercicio 2012

pwc

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Al Accionista Único de Aena Aeropuertos, S.A. (Sociedad Unipersonal):

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena Aeropuertos, S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (el "Grupo") que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2012, la cuenta de resultados consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Como se indica en la nota 2 de la memoria adjunta, los administradores de la Sociedad son responsables de la formulación de las cuentas anuales del Grupo, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea ("NIIF-UE"), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Aena Aeropuertos, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2012 así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación.

Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, llamamos la atención respecto de lo señalado en la Nota 2.1 de la memoria consolidada, en la que se indica que las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012 adjuntas son las primeras que los administradores de la Sociedad dominante formulan aplicando las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, que requieren, con carácter general, que las cuentas anuales presenten información comparativa que ha sido obtenida mediante la aplicación de las NIIF-UE vigentes al 31 de diciembre de 2012. Consecuentemente, las cifras correspondientes al ejercicio anterior difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas del ejercicio 2011, detallándose en la nota 5 de la memoria adjunta las diferencias que suponen la aplicación de las NIIF-UE sobre el patrimonio neto consolidado al 1 de enero de 2010 y al 31 de diciembre de 2011 y sobre los resultados consolidados del ejercicio 2011 del Grupo.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2012 contiene las explicaciones que los administradores de Aena Aeropuertos, S.A. consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena Aeropuertos, S.A. y sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López
Socio-Auditor de Cuentas

26 de junio de 2013

INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente.
PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2013 Nº 01/13/12635
COPIA GRATUITA

Este informe está sujeto a la tasa
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre

R. M. Madrid, hoja 87 250-1, folio 75, tomo 9.267, libro 8.054, sección 3ª
Inscrita en el R.O.A.C. con el número S0242 - CIF: B-79 031290

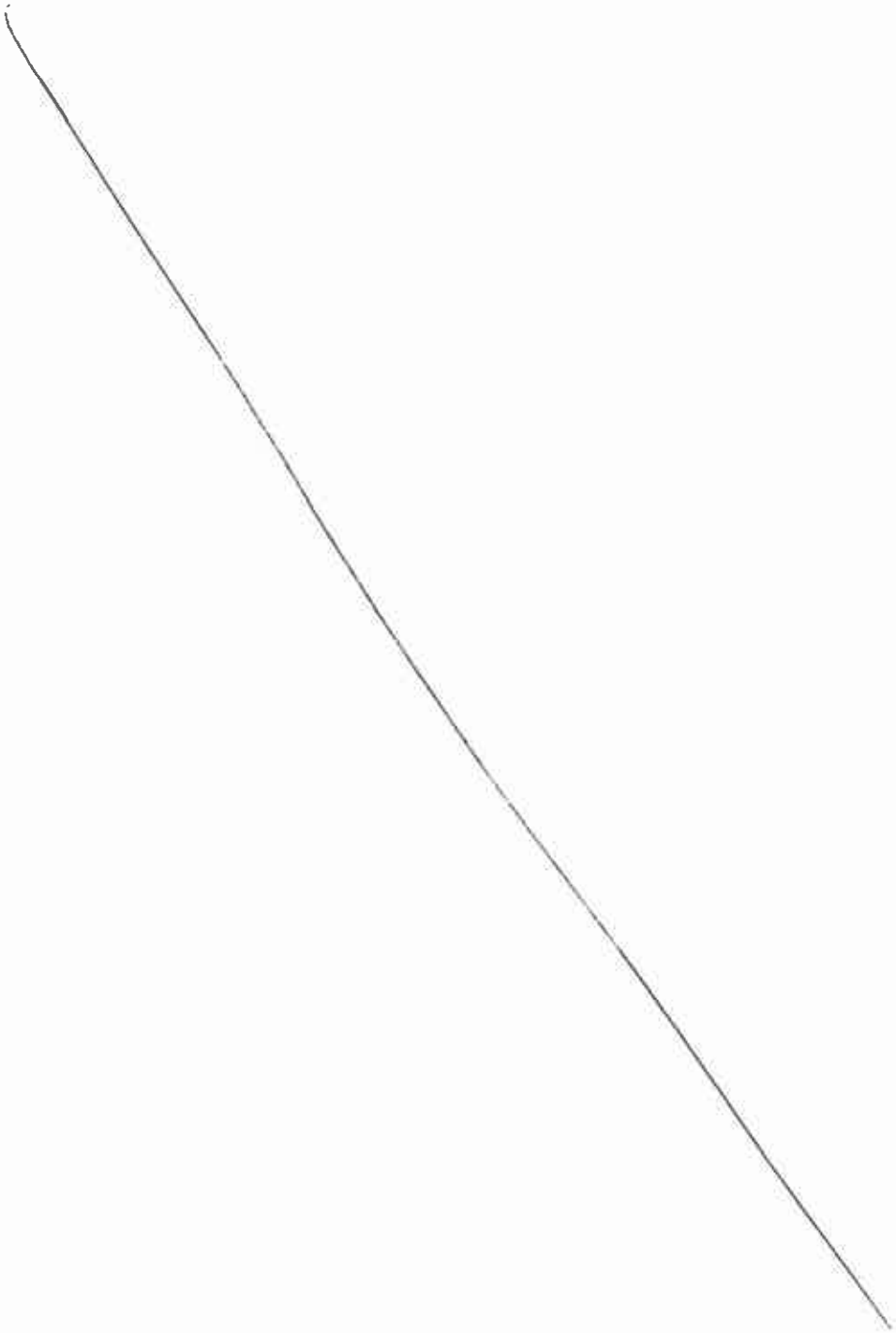
PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842696

F. JAVIER BARREIROS FERNÁNDEZ
NOTARIO
C/ LAGASCA, 10 BAJO
Telf.: 91 436 17 20 - Fax: 91 577 88 82

12/2012

AENA AEROPUERTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Cuentas Anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2012 y 2011



PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842695

12/2012

AENA AEROPUERTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2012 y 2011

Aena Aeropuertos, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES – Cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2012 y 2011

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Índice

		Página
Estados financieros		4
Notas a las cuentas anuales consolidadas		10
1	Información general	10
2	Resumen de las principales políticas contables	13
	2.1 Bases de presentación	13
	2.2 Consolidación	18
	2.3 Información financiera por segmentos	22
	2.4 Transacciones en moneda extranjera	22
	2.5 Inmovilizado material	23
	2.6 Activos intangibles	23
	2.7 Inversiones inmobiliarias	25
	2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	25
	2.9 Costes por intereses	26
	2.10 Activos financieros	26
	2.11 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura	28
	2.12 Existencias	28
	2.13 Cuentas comerciales a cobrar	28
	2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo	29
	2.15 Capital social	29
	2.16 Cuentas comerciales a pagar	29
	2.17 Deuda financiera	29
	2.18 Impuestos corrientes y diferidos	29
	2.19 Prestaciones a los empleados	30
	2.20 Provisiones y pasivos contingentes	33
	2.21 Reconocimiento de ingresos	33
	2.22 Arrendamientos	35
	2.23 Subvenciones oficiales	35
	2.24 Acuerdos de concesión de servicios	36
	2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente	36
	2.26 Activos controlados conjuntamente	36
3	Gestión del riesgo financiero	37
4	Estimaciones y juicios contables	41
5	Transición a NIIF	42
6	Información financiera por segmentos	45
7	Inmovilizado material	49
8	Activos intangibles	52
9	Inversiones inmobiliarias	54
10	Inversiones en asociadas	55
11	(a) Instrumentos financieros por categoría	56
11	(b) Calidad crediticia de los activos financieros	57
12	Activos financieros disponibles para la venta	58
13	Instrumentos financieros derivados	59
14	Clientes y cuentas a cobrar	62
15	Existencias	63
16	Efectivo y equivalentes al efectivo	63
17	Capital y prima de emisión	64
18	Ganancias acumuladas	65

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

TIMBRE DEL ESTADO

0,15 €

BL1842694

19	Otras reservas	65
20	Proveedores y otras cuentas a pagar	65
21	Deuda financiera	66
22	Impuestos diferidos	68
23	Prestaciones a los empleados	70
24	Provisiones y contingencias	71
25	Subvenciones	76
26	Compromisos	76
27	Otras (pérdidas) / ganancias – netas	78
28	Gastos por prestaciones a los empleados	78
29	Otros gastos de explotación	79
30	Ingresos y gastos financieros	80
31	Impuesto sobre las ganancias	80
32	Ganancias por acción	82
33	Transacciones con partes vinculadas	82
34	Otra información	86
35	Hechos posteriores a la fecha de balance	87

Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2012 y 2011

	Nota	2012	2011
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	7	15.781.467	16.065.993
Activos intangibles	8	115.727	107.967
Inversiones inmobiliarias	9	129.256	133.135
Inversiones en asociadas	10	58.443	55.187
Activos por impuestos diferidos	22	62.259	58.996
Activos financieros disponibles para la venta	12	57.769	57.769
Otros activos financieros	11	1.433	1.138
Instrumentos financieros derivados	13	-	-
		16.206.354	**16.480.185**
Activos corrientes			
Existencias	15	4.178	5.224
Clientes y otras cuentas a cobrar	14	498.286	457.727
Efectivo y equivalentes al efectivo	16	8.210	3.316
		510.674	**466.267**
Total activos		16.717.028	16.946.452
Patrimonio neto y pasivos			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	17	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	17	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	18	(146.101)	(82.820)
Diferencias de conversión acumuladas	19	(1.014)	(4.696)
Reservas de cobertura	19	(16.414)	(24.149)
Total patrimonio neto		**2.437.339**	**2.489.203**
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	21	11.033.570	11.124 741
Instrumentos financieros derivados	13	9.455	32.180
Pasivos por impuestos diferidos	22	208	666
Prestaciones a los empleados	23	6.783	5 225
Provisiones para otros pasivos y gastos	24	433.188	365.933
Subvenciones	25	665.394	625.666
Otros pasivos a largo plazo		3.773	1 398
		12.152.371	**12.155.809**
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	20	761 382	985.080
Pasivos por impuesto corriente		-	
Deuda financiera	21	1 052.112	1.074.600
Instrumentos financieros derivados	13	13.398	1 944
Subvenciones	25	23.000	32 361
Provisiones para otros pasivos y gastos	24	277.426	207 455
		2.127.318	**2.301.440**
Total pasivos		**14.279.689**	**14.457.249**
Total patrimonio neto y pasivos		**16.717.028**	**16.946.452**

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842693

12/2012

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012	2011
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	6	2.598.474	2.405.659
Otros ingresos de explotación		7.445	13.175
Trabajos realizados por la empresa para su activo		6.504	6.709
Aprovisionamientos		(198.587)	(211.165)
Gastos de personal	28	(508.909)	(384.112)
Otros gastos de explotación	29	(883.438)	(991.933)
Amortización del inmovilizado	7,8,9	(833.421)	(834.143)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		32.226	38.821
Excesos de provisiones		26.908	10.244
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(25.676)	(13.344)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	(524)	(4.638)
Resultado de explotación		221.002	35.273
Ingresos financieros	30	2.168	2.030
Gastos financieros	30	(296.834)	(339.838)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	30	(27.478)	(12.736)
Gastos financieros – netos		(322.144)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	10	8.894	9.228
Resultado antes de impuestos		(92.248)	(306.043)
Impuesto sobre las ganancias	31	28.722	91.521
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		(63.526)	(214.522)
Resultados por acción (Euros por acción)	32		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		(0,42)	(1,43)
Resultados **diluidos** por acción para **el resultado del ejercicio**		(0,42)	(1,43)

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012	2011
Resultado del ejercicio		**(63.526)**	(214.522)
Otro resultado global:			
Cobertura de flujos de efectivo		**7.735**	**(4.189)**
Diferencias de conversión de moneda extranjera		**3.682**	**(4.249)**
Otro resultado global del ejercicio, neto de impuestos	19	**11.417**	(8.438)
Resultado global del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		(52.109)	(222.960)

Las partidas que se muestran en este estado del resultado global se presentan netas del impuesto. El impuesto sobre las ganancias de cada uno de los componentes del otro resultado global se desglosa en la Nota 31.

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842692

12/2012

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2012 y 2011

		Atribuibles a propietarios de la dominante					
	Nota	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Reservas de cobertura (Nota 19)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 10)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2011		-	-	**2.719.335**	(19.314)	6.457	**2.706.478**
Resultado del ejercicio		-	-	(214.522)	-	-	(214.522)
Otro resultado global del ejercicio		-	-	-	(4.189)	(4.249)	(8.438)
Resultado global total del ejercicio		-	-	(214.522)	(4.189)	(4.249)	(222.960)
Otros movimientos		-	-	9.904	-	-	9.904
Dividendos	18	-	-	(4.280)	-	-	(4.280)
Constitución sociedad dominante	1	61	-	-	-	-	61
Ampliación capital – aportación no dineraria	1	1.499.939	1.100.868	(2.593.257)	(646)	(6.904)	-
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		**1.500.000**	**1.100.868**	(2.587.633)	(646)	(6.904)	**5.685**
Saldo a 31 diciembre 2011		**1.500.000**	**1.100.868**	(82.820)	(24.149)	(4.696)	**2.489.203**
Resultado del ejercicio		-	-	(63.526)	-	-	(63.526)
Otro resultado global del ejercicio		-	-	-	7.735	3.682	11.417
Resultado global total del ejercicio		-	-	(63.526)	7.735	3.682	(52.109)
Dividendos	18	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos		-	-	245	-	-	245
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	245	-	-	245
Saldo a 31 de diciembre de 2012		1.500.000	**1.100.868**	(146.101)	(16.414)	(1.014)	**2.437.339**

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012	2011
Resultado antes de impuestos		(92.248)	(306.043)
Ajustes por:		1.288.204	1.225.085
- Depreciación y amortización	7, 8, 9	833.421	834.143
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		25.676	13.344
Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros derivados	30	27.396	12.736
Imputación de subvenciones	25	(32.226)	(38.821)
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		27.866	25.834
- Variación de provisiones	24	120.096	49.269
- Ingresos financieros	30	(2.168)	(2.030)
- Gastos financieros	30	296.834	339.838
- Otros ingresos y gastos		203	-
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	10	(8.894)	(9.228)
Variaciones en capital circulante:		(145.373)	116.201
- Existencias		1.046	(56)
Clientes y otras cuentas a cobrar		(4.275)	(126.439)
- Otros activos corrientes		(3 732)	
- Proveedores y otras cuentas a pagar		61.805	(38.883)
Otros pasivos corrientes		(210.315)	289.934
Otros activos y pasivos no corrientes		10.098	(8.355)
Efectivo generado por las operaciones		1.050.583	1.035.243
Intereses pagados		(344.192)	(302 224)
Cobros de intereses		121	-
Impuestos pagados		(51)	-
Otros cobros (pagos)		(54)	-
Efectivo neto generado por actividades de explotación		706 407	733 019

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842691

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2012 y 2011

	Nota	Ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2012	2011
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(795.096)	(1.028.583)
Adquisiciones de activos intangibles		(19.888)	(52.339)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(421)	(3.506)
Ingresos por venta de otros activos financieros		-	18
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(16)	
Cobros otros activos financieros		255	
Dividendos recibidos		1.854	1.744
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(813.312)	(1.082.666)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias		-	61
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		17.539	61.584
Ingresos de financiación del Grupo		715.500	605.959
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(3.344)	(5.581)
Devoluciones de financiación del Grupo		(617.896)	(315.281)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		111.799	346.742
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		4.894	(2.905)
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		3.316	6.221
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		8.210	3.316

Las notas de 1 a 35 forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

Notas a las cuentas anuales consolidadas

1 Información general

Aena Aeropuertos, S.A. ("la Sociedad", o "Aena Aeropuertos") es la sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2012 estaba integrado por 3 sociedades dependientes y 5 sociedades asociadas (véase Nota 2.2). Aena Aeropuertos 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).

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 Aeropuertos estaban integradas en la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", su accionista único y entidad controlante. 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 actividad y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011. La aportación no dineraria y la valoración se han realizado 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.

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 el accionista único 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.

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", Accionista Único de la Sociedad, 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 variacion 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 unica clase con los mismos derechos politicos 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 a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada anteriormente.

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 del la Actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria, todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a 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.

f) Todo el personal de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la actividad aeroportuaria 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.

g) El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado que resulta en un importe de la actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se ha realizado 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.

h) 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 que el Accionista Único ha examinado.

i) 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.

j) 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.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegacion Aerea" 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, 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 instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

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

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

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

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

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

El domicilio de Aena Aeropuertos esta ubicado en Madrid (España), calle Arturo Soria, 109.

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 se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 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, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

En el marco del proceso de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real decreto Ley 13/2010, la aportación no dineraria mencionada anteriormente se ha considerado como una reorganización empresarial dentro de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y consecuentemente estas cuentas anuales consolidadas presentan la información financiera de Aena Aeropuertos y de sus sociedades dependientes para los ejercicios 2011 y 2012 como si esta siempre hubiera existido como una unidad económica separada, independientemente de su creación como entidad legal, teniendo además en cuenta que ha sido gestionada separadamente y ha estado bajo el control de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" antes y después de la transacción.

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 2012 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, siendo éstos los primeros estados financieros consolidados que se presentan conforme a dichas normas.

Las cifras contenidas en los documentos que componen estos estados financieros consolidados, el estado de situación financiera 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.

Hasta el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011, las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente, recogida en el Código de Comercio reformado conforme a la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, el RD 1514/2007, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y el RD 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, en todo lo que no se opongan a la establecido en la mencionada reforma mercantil, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo, así como la veracidad de los flujos de efectivo incorporados en el estado de flujos de efectivo. Dado que estas normas difieren en algunas áreas de los criterios establecidos en las NIIF, la Dirección del Grupo ha procedido a re-expresar en estas cuentas anuales consolidadas las cifras correspondientes al ejercicio 2011 a efectos de presentar información con arreglo a las NIIF. La re-expresión del ejercicio 2011 presenta información comparativa, con las exenciones consideradas, teniendo en cuenta los criterios de transición a NIIF adoptados en la formulación de las cuentas anuales consolidadas de los ejercicios 2012 y 2011, preparados por la Sociedad y formulados con fecha 22 de marzo de 2013, donde se estableció como fecha de la transición a las NIIF el 1 de enero de 2010. A efectos informativos se incorpora información sobre los efectos de la transición a NIIF en la nota 5.

Las cuentas anuales consolidadas se han elaborado de acuerdo con el enfoque de coste histórico, aunque modificado por la revalorización a valor razonable de instrumentos financieros derivados.

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

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 22 de marzo de 2013.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha re-estimado las vidas útiles de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento conforme a lo establecido en la NIC 16. Este cambio de estimación se ha realizado de forma prospectiva desde el 1 de enero de 2012 de acuerdo con lo indicado en la NIC 8.

La principal razón que justifica la modificación de la vida útil estimada radica en la revisión efectuada por la Sociedad de las vidas útiles para las principales clases de activos a través de su departamento técnico interno, cuyos cálculos e informes concluyen que debían incrementarse. Tales modificaciones se han efectuado con el conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil y las compañías aéreas.

Para la consideración y estimación de los valores de vida útil de los distintos componentes de las pistas y calles de rodaje, edificios terminales y edificios de aparcamiento, se aplicaron por una parte criterios convencionales establecidos para este tipo de infraestructuras y con usos similares, una calidad media estándar bajo condiciones extremas, y por otra, la extensa experiencia que se posee en este tipo de infraestructuras. Concretamente se ha tenido en cuenta la distinta tipología existente dentro de la red de aeropuertos, y que Aena Aeropuertos dispone en cada uno de sus aeropuertos de una unidad dedicada en exclusiva al mantenimiento del mismo, apoyada técnicamente por diversas unidades de los Servicios Centrales.

En la tabla adjunta se muestran las diferentes clases de activos sobre los cuales se han aplicado las nuevas vidas útiles, el importe en libros, el segmento al que pertenecen, así como la vida útil que se ha aplicado hasta el 31 de diciembre de 2011 y la vida útil que se ha aplicado a partir del 1 de enero de 2012:

	Miles de euros		Años	
Clase de activos	Importe en libros 31/12/2012	Segmento	Vida útil hasta 31/12/2011	Vida útil a partir de 1/1/2012
Pistas y calles de rodaje	1.772.073	Aeropuertos	25	44
Edificios terminales	3.461.526	Aeropuertos	32	40
Edificios de aparcamiento	425.375	Aeropuertos	32	51
Total	5.658.974			

El cambio de estimación ha tenido un efecto sobre el epígrafe de Amortización del inmovilizado de aproximadamente 97.950 miles de euros como menor amortización en el ejercicio 2012.

2.1.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas publicadas que todavía no han entrado en vigor y no han sido adoptadas anticipadamente por el Grupo

A la fecha de estas cuentas anuales consolidadas, la Unión Europea ha adoptado nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de normas ya existentes, cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los periodos contables del Grupo comenzados a partir del 1 de julio de 2012 o posteriores, pero que el Grupo no ha adoptado de forma anticipada.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Modificacion a NIC 1, "Presentacion de estados financieros", en relacion	El principal cambio que resulta de estas modificaciones es un requerimiento para las entidades de agrupar las partidas presentadas	1 de julio de 2012

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842688

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
con otro resultado global	en "otro resultado global" sobre la base de si son potencialmente reclasificables al resultado del ejercicio con posterioridad (ajustes de reclasificación). Las modificaciones no contemplan que partidas se presentan en otro resultado global. No se espera que la nueva interpretación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	
Modificación a NIC 19, "Retribuciones a los empleados"	Estas modificaciones eliminan el enfoque del corredor y calculan los costes financieros sobre una base neta. No se espera que la modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2013
Modificación a NIC 12, "Impuesto diferido: Recuperación de los activos subyacentes"	La modificación a la NIC 12 ofrece un enfoque práctico para valorar los activos y pasivos por impuesto diferido relacionados con inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable, una de las opciones de valoración ofrecida por la NIC 40 "Inversiones Inmobiliarias". En cuanto a la valoración de estos impuestos diferidos, la modificación introduce la presunción refutable de que los beneficios económicos inherentes en las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable se recuperarán a través de la venta de los inmuebles y no través de su uso. La modificación incorpora la guía previamente incluida en la SIC 21 "Impuesto sobre las ganancias - Recuperación de activos no depreciables revalorizados " en la NIC 12, dejando claro que sus requisitos no aplican a las inversiones inmobiliarias valoradas a valor razonable. No se espera que la modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2013
Modificación a NIIF 7, "Instrumentos financieros: Información a revelar", sobre compensación de activo y pasivo	Esta modificación incorpora nueva información a revelar para facilitar la comparación entre aquellas entidades que preparan estados financieros conformes con NIIF y aquellas que preparan estados financieros bajo US GAAP. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2013
NIIF 10, "Estados financieros consolidados"	El objetivo de NIIF 10 es establecer los principios para la presentación y preparación de estados financieros consolidados cuando una entidad controla una o más entidades. Define el principio de control, y establece los controles como base para la consolidación. Indica cómo aplicar el principio de control para identificar si un inversor controla a una invertida y por tanto debe consolidarla. También proporciona los requerimientos contables para la preparación de cuentas anuales consolidadas El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
NIIF 11, "Acuerdos conjuntos"	La NIIF 11 es una reflexión mas realista de los acuerdos conjuntos que se centra en los derechos y obligaciones del acuerdo en vez de en su	1 de enero de 2014

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	forma legal. Existen dos tipos de acuerdo conjunto: operaciones conjuntas (*"joint operations"*) y negocios conjuntos (*"joint venturers"*). Las operaciones conjuntas surgen si un operador conjunto tiene derechos sobre los activos y obligaciones relativos al acuerdo y en consecuencia contabiliza su participación en los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los negocios conjuntos surgen cuando el operador conjunto tiene derechos sobre los activos netos del acuerdo y por tanto el patrimonio neto reconoce su participación. Deja de permitirse la consolidación proporcional en negocios conjuntos. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	
NIIF 12, Información a revelar sobre participaciones en otras entidades"	La NIIF 12 incluye los requerimientos de información a revelar para todas las formas de participaciones en otras entidades, incluyendo acuerdos conjuntos, asociadas, vehículos con propósitos especiales y otros vehículos fuera de balance. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
NIC 27 (modificada) "Estados financieros separados"	Los requisitos anteriormente recogidos en la NIC 27 respecto de la elaboración de estados financieros consolidados se han recogido en la nueva NIIF 10, por lo que el ámbito de aplicación de aquella queda reducido a la contabilización de inversiones en dependientes, negocios conjuntos y empresas asociadas en los estados financieros individuales bajo NIIF de la entidad inversora, que no han sufrido modificaciones con respecto a la normativa anterior (es decir, contabilización a coste o valor razonable según los requisitos de la NIIF 9). El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014
NIC 28 (modificada) "Inversiones en asociadas y en negocios conjuntos"	La NIC 28 se ha actualizado para incluir referencias a los negocios conjuntos, que bajo la nueva NIIF 11 "Acuerdos conjuntos" tienen que contabilizarse según el método de puesta en equivalencia. Al mismo tiempo se ha añadido información sobre los siguientes aspectos: o Tratamiento contable de los instrumentos que proporcionan derechos de voto potenciales; o Valoración de participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos en manos de entidades de capital riesgo, entidades de carácter mutualista y otras entidades similares; o Tratamiento contable cuando se disminuye la participación en una empresa asociada o un negocio conjunto pero el método de puesta en equivalencia sigue siendo de aplicación, y o Tratamiento contable de la aportación de un activo no monetario a una empresa asociada o un negocio conjunto a cambio de recibir una participación en el patrimonio de la entidad.	1 de enero de 2014

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842687

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	
NIIF 13, "Valoración a valor razonable"	El objetivo de la NIIF 13 es mejorar la consistencia y reducir la complejidad proporcionando una definición precisa de valor razonable y recogiendo en una única norma el marco para la determinación del valor razonable y los requerimientos de información a presentar. Estos requerimientos no amplían el uso de la contabilización a valor razonable pero proporcionan una guía sobre cómo debería aplicarse cuando su uso ya se requiere o permite por otras normas dentro del marco de las NIIF. El Grupo está analizando el impacto que la nueva norma pueda tener sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2013
Modificación a NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación", sobre compensación de activo y pasivo	Son modificaciones a la guía de aplicación de la NIC 32 y aclaran algunos de los requerimientos para la compensación de activos financieros y pasivos financieros en el balance. No se espera que la nueva interpretación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	1 de enero de 2014

2.1.3 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no pueden adoptarse ya que no han sido adoptadas por la UE.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, el IASB y el IFRIC habían publicado las normas, modificaciones e interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Modificación a NIIF 10, 11 y 12 sobre guía de transición	Estas modificaciones proporcionan una ayuda adicional en la transición a NIIF 10, 11 y 12, limitando el requerimiento de proporcionar información comparativa ajustada sólo al período comparativo anterior. Para información a revelar en relación con entidades estructuradas no consolidadas, las modificaciones eliminarán el requerimiento de presentar información comparativa para períodos anteriores a que la NIIF 12 se aplique por primera vez.	1 de enero de 2013
Mejoras anuales 2011	Estas mejoras anuales abordan 6 aspectos del ciclo de presentación de información financiera que comprende 2009-2011. Incluye cambios a: • NIIF 1, "Adopcion por primera vez de las NIIF" • NIC 1, "Presentación de estados financieros" • NIC 16, "Inmovilizado material" • NIC 32, "Instrumentos financieros: Presentación" • NIC 34, "Información financiera intermedia"	1 de enero de 2013
NIIF 9, "Instrumentos financieros"	La NIIF 9 es la primera norma emitida como parte de un amplio proyecto para sustituir la NIC 39. La NIIF 9 mantiene pero simplifica el modelo de valoración mixto y establece dos categorías de valoración principales para los activos financieros, coste amortizado y valor	1 de enero de 2015

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	razonable. La base de clasificación depende del modelo de negocio de la entidad y las características del flujo de efectivo contractual del activo financiero. La guía de la NIC 39 sobre pérdida por deterioro del valor de activos financieros y contabilidad de cobertura sigue aplicando.	

El Grupo está analizando el impacto que las normas y modificaciones a las mismas puedan tener sobre las cuentas anuales consolidadas, en caso de ser adoptadas por la Unión Europea.

2.2 Consolidación

(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 financiera 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 y el valor razonable de la participación no dominante 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

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842686

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.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2012 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	% Directo	% Indirecto	Titular de la Participacion	Método de Consolidación
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad s.n 28042 Madrid	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat s.n. 08820 Barcelona	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(1) Sociedades auditadas por la red PwC.

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 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, la Sociedad ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

El 17 de octubre de 2012 la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", socio único de Aena Aeropuertos, S.A. adoptó: (1) la aprobación de los balances de fusión de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) al 31 de diciembre de 2011 y (2) la fusión por absorción entre Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) y CLASA (sociedad absorbida) con extinción sin liquidación de ésta última, que transmite en bloque todo su patrimonio a Aena Aeropuertos, S.A., con efectos contables el 1 de enero de 2012.

La fusión se ha efectuando acogiéndose al Régimen Fiscal de Neutralidad 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 del Impuesto de Sociedades, siendo así mismo de aplicación las exenciones y reducciones previstas en artículos 168.4 y 5 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por lo que se acordó solicitar la exención del impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados conforme al régimen referido.

Al tratarse de una fusión por absorción en la que la Aena Aeropuertos, S.A. (sociedad absorbente) es titular de forma directa de todas las acciones de CLASA (sociedad absorbida) no son necesarios los informes de administradores ni de expertos sobre el proyecto de fusión, no es necesario ningún aumento de capital de la sociedad absorbente, ni la aprobación de la fusión por la Junta General de Accionistas de la sociedad absorbida. Asimismo, no existen aportaciones de industrias ni prestaciones accesorias de ningún tipo en CLASA.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los trabajadores, regulador del supuesto de sucesión de empresa, la sociedad absorbente se subrogará en los derechos y obligaciones laborales de los trabajadores de la sociedad absorbida vinculados a las unidades económicas constituidas por el patrimonio objeto de la fusión. Esta fusión no ha

tenido ningún impacto de género en los órganos de administración, ni en la política de responsabilidad social de la empresa de la sociedad absorbente. El Grupo ha contabilizado esta fusión como una combinación de negocios de entidades bajo control común, de acuerdo con la política contable descrita en esta nota.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	% Directo	% Indirecto	Titular de la Participación	Método de Consolidación
Sociedades dependientes:					
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109 Madrid (1)	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios	100	-	Aena Aeropuertos, S.A.	Integración global
Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) Edificio de Servicios Generales Aeropuerto de Madrid – Barajas Madrid (2)	Promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea, o instalaciones equivalentes en los aeropuertos, así como cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con lo anterior.	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. Aeropuerto Madrid-Barajas, Avenida de la Hispanidad s.n. 28042 Madrid	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U. Aeropuerto Barcelona-El Prat, Prat de Llobregat s.n. 08820 Barcelona	Inactiva	100	-	Aena Aeropuertos, S.A	Integración global

(1) Sociedad auditada por la red PwC
(2) Sociedad auditada por otros auditores

(b) Asociadas

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

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

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

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

Las pérdidas y ganancias procedentes de las transacciones ascendentes y descendentes entre el Grupo y sus asociadas se reconocen en los estados financieros del Grupo solo 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. Las pérdidas y ganancias de dilución surgidas en inversiones en asociadas se reconocen en la cuenta de resultados.

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es el siguiente:

Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.12	31.12.11		
Sociedades asociadas y multigrupo:							
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas	48,99	-	1.135	1.895	Aena Aeropuertos, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP	-	33,33	51 754	47 620	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S A (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia (1)	Explotacion Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3 126	2.554	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S A (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla - Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla	-	40	-	1.091	Aena Desarrollo Internacional, S A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotacion del Aeropuerto de Cali	-	33,34	2.428	2 027	Aena Desarrollo Internacional, S A	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores durante los ejercicios 2012 y 2011

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 ninguna de las sociedades asociadas coliza en bolsa.

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85% restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296% de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396%, alcanzando un 17,40996% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2012 fue de 77,61 pesos mexicanos (MXN) (2011: 47,25 pesos mexicanos (MXN)

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad 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.

2.3. Información financiera por segmentos

La información sobre los segmentos de explotación se presenta de acuerdo con la información interna que se suministra a la máxima autoridad en la toma de decisiones. Se ha identificado como la máxima autoridad en la toma de decisiones, que es responsable de asignar los recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos de explotación, a la función del Presidente y Consejero Delegado de la Sociedad dominante.

El Presidente y Consejero Delegado consideran el negocio desde la perspectiva de las distintas actividades de negocio del Grupo. Sobre la base de lo anterior, la máxima autoridad en la toma de decisiones analiza el negocio del Grupo en base a 4 segmentos de explotación: Aeropuertos, que incluye las actividades aeronáuticas y comerciales del Grupo, Servicios fuera de terminal, Internacional y Otros. En la Nota 6 de la presente memoria se refleja la información financiera detallada por segmentos.

2.4. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros 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 Euros (€), que es la moneda funcional y de presentación de Aena Aeropuertos, S.A.

(b) Transacciones y saldos

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

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

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842684

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.

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

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal para asignar la diferencia entre el coste de los activos y sus valores residuales durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

	A partir de 1/1/12 (véase Nota 2.1.1)	Hasta 31/12/11
• Construcciones	12-51 años	12-32 años
• Instalaciones técnicas	4-51 años	4-51 años
• Maquinaria	5-20 años	5-20 años
• Otras instalaciones	6-12 años	6-12 años
• Mobiliario	4-13 años	4-13 años
• Otro inmovilizado	6-25 años	6-25 años

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

	A partir de 1/1/12	Hasta 31/12/11
• Terminales de pasajeros y mercancías	40 años	32 años
• Obra civil aeroportuaria	25 años	25 años
• Equipamiento terminales	4-13 años	4-13 años
• Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años	15-50 años
• Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años	15 años

El valor residual y la vida útil 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) Aplicaciones informáticas

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

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

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

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

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

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

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

(b) Gastos de desarrollo

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

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

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

Los gastos de investigación se reconocen como gastos del ejercicio en que se incurren

(c) 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 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 (Nota 2.5).

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida – por ejemplo 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 del 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 por el que el importe en libros del activo 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.

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). La Dirección de la Sociedad ha identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de Servicios fuera de terminal y Otros, en las inversiones financieras que componen principalmente el segmento de Internacional y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos. La Sociedad considera como una Unidad Generadora de Efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto debido principalmente a las siguientes razones:

- Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.
- El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la sociedad de forma conjunta.
- Las tasas que recibe la Sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad y busca un equilibrio presupuestario de forma que el rentabilizar los ingresos comerciales, por ejemplo, podría generar una disminución de tarifas y los beneficiados serían los usuarios de la infraestructura, sin perjuicio de lo establecido en el RD Ley 20/2012 (véase nota 2.21)
- Por último, el marco regulatorio establecido en la ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la Red en su conjunto, no permitiendo la recuperación de los costes de los aeropuertos individualizadamente y, por lo tanto, los coeficientes correctores que minoran las tarifas de algunos aeropuertos, obligan, en orden a la recuperación plena de costes, a incrementar las tarifas del resto de aeropuertos de la Red.

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 (Programa de Actuación Plurianual) abarcando generalmente un espacio temporal de tres ejercicios. 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.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
- Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.

- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Programas de Actuación Plurianual son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

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

2.9 Costes por intereses

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

2.10 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.

(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 en el 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

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 de Clientes y otras cuentas a cobrar y Efectivo y equivalentes al efectivo en el balance (Notas 2.13 y 2.14).

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842682

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 de 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 de 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.

Los activos financieros disponibles para la venta se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en el 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 el 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 como parte de otros ingresos 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 el Otro resultado global. La pérdida o ganancia relativa a la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

Los importes acumulados en el patrimonio neto se reclasifican a la cuenta de resultados en 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 Otros ingresos/(gastos) financieros netos. Sin embargo, cuando la transacción prevista que se cubre conlleva el reconocimiento de un activo no financiero, las pérdidas y ganancias anteriormente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde patrimonio y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando se dejan de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto hasta ese momento 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 traspasa inmediatamente a la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Centro de Apoyo Logístico, y se valoran a su coste o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El coste se determina por el método del precio medio ponderado. El coste de adquisición se determina en base al precio histórico para los elementos identificados en los expendientes de compra. El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costes variables de venta aplicables.

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

Cuentas comerciales a cobrar son importes debidos por clientes por ventas de bienes o servicios realizadas en el curso normal de la explotacion. Si se espera cobrar la deuda en un año o menos (o en el ciclo normal de la explotación, si este fuera más largo), 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 metodo del tipo de interés efectivo, menos la provisión por perdidas por deterioro del valor (ver Nota 2 10(b)).

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842681

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 dominante se clasifican como patrimonio neto. (Nota 23).

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 e 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 a pagar se clasifican como pasivo corriente si los pagos tienen vencimiento a un año o menos (o vencen en el ciclo normal de explotación, si este fuera superior). En caso contrario, se presentan como pasivos no corrientes.

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

Los anticipos de clientes recibidos son reconocidos a su valor razonable como pasivos bajo el epígrafe de Anticipos de clientes.

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 en base a 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 pasivo, 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.

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.

La Sociedad desde el ejercicio 2011 tributa en régimen de consolidación fiscal en el perímetro de consolidación de su único accionista con determinadas sociedades filiales al cumplir con las condiciones establecidas para ello.

Las sociedades que han integrado el Grupo fiscal en los ejercicios 2012 y 2011 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"
2. Aena Aeropuertos, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA) – fusionada con Aena Aeropuertos, S.A. en 2012

2.19 Prestaciones a los empleados

(a) Compromisos laborales a largo plazo

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

Planes de aportación definida
Un compromiso post- empleo 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, junto con los ajustes por costes por servicios pasados no reconocidos. La obligación por prestaciones definidas se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada.

Para los planes post-empleo, 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, a menos que los cambios en el plan de pensiones estén condicionados a la continuidad de los empleados en servicio durante un periodo de tiempo específico (período de consolidación). En este caso, los costes por servicios pasados se amortizan según el método lineal durante el período de consolidación.

Para otras prestaciones a largo plazo que no son post-empleo, 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 Aena y Aena Aeropuertos, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un periodo de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial.

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

	31-12-2012	31-12-2011
Tipo de interés técnico	3,0%	4,60%
Crecimiento salarial	2,0%	2,0%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años
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 Aeropuertos, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad

con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de s 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.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2012	31-12-2011
Tipo de interés tecnico	1,00%	2,58%
Crecimiento salarial a largo plazo	3,00%	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida	4,00%	4,00%
Tipo garantizado Mapfre	3,10%	3,10%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000 NP	PERM/F2000
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo mantiene un plan de pensiones de aportación definida. Las aportaciones se reconocen en la cuenta de resultados cuando se devengan. Las prestaciones pagadas por anticipado se reconocen como un activo en la medida en que se disponga de una devolución de efectivo o una reducción de los pagos futuros.

(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 cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores actuales de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada. 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

Como consecuencia del Plan de Eficiencia Aeroportuaria aprobado por el Ministerio de Fomento en junio de 2012 para adecuar la oferta de servicios de 17 aeropuertos y 2 helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento y que ha conllevado a la reducción del horario operativo y la existencia de un excedente de personal, el 31 de octubre de 2012 se suscribe un Acta de Acuerdo entre la representación del Grupo de empresas AENA y los representantes de las organizaciones sindicales pertenecientes a la coordinadora sindical estatal, donde se aprueba el Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV) en el seno de un procedimiento de regulación de empleo.

Este plan aplicaba a los trabajadores que se encontrasen activos o en situación asimilada al momento de la firma del presente acuerdo, que voluntariamente deseen adherirse a él y sean trabajadores fijos de la empresa y menores de 64 años al 31 de diciembre de 2012. El PSDV no era de aplicación a los trabajadores en situacion de jubilación parcial y en relación con el "colectivo SEI" (Bomberos) no debían encontrarse en situacion de poder acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la correspondiente pensión, en base a lo establecido en el RD 383/2008

Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV 988 trabajadores cuyas salidas se efectuaran de forma escalonada hasta el 30 de junio de 2013 La Sociedad ha contratado con el BBVA Seguros una póliza para hacer frente a

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842679

los pagos de las indemnizaciones correspondientes, así mismo, ha contratado una agencia para que facilite la reinserción laboral a los empleados (Nota 24).

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 sucesos pasados;
- es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación, y
- el importe de la provisión se haya estimado de manera fiable.

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.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando un tipo antes de impuestos que refleje la valoración en el mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. El incremento en la provisión con motivo del paso del tiempo se reconoce como un gasto por intereses.

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 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 base al 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.

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

Aeronauticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de la tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con el RD 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 69 del RD Ley 1/2011 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél 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.
- Utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.
- 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 en las operaciones de carga y descarga de mercancías.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El artículo 91 del RD Ley 1/2011 establece que la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año podrá modificar o actualizar las prestaciones patrimoniales públicas de acuerdo con los criterios definidos en el artículo 92 y se ajustará a la propuesta de la Autoridad Estatal de Supervisión tras el procedimiento de transparencia y consulta previsto en el RD Ley 1/2011.

En el RD 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 Aeropuertos, S.A., al 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

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, por ejemplo, la relacionada con los niveles de ingresos de los espacios comerciales, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

Servicios fuera de terminal:

Los ingresos por servicios fuera de terminal corresponden a la gestión de aparcamientos, 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.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842678

La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan. Los ingresos por aparcamientos se reconocen en la medida que los servicios son prestados.

- 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 un a tasa de interés periódica constante sobre la deuda pendiente de amortizar en cada periodo. El inmovilizado material adquirido mediante arrendamiento financiero se amortiza durante el periodo menor entre la vida útil del activo y el periodo del arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el Grupo es el arrendatario y no conserva una parte significativa de los riesgos y ventajas derivados de la titularidad se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos en concepto de arrendamiento operativo (netos de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan en la cuenta de resultados sobre una base lineal durante el periodo 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 periodo 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 segun 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 principalmente a los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El periodo de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente y finalizará 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 está sujeto a la política contable descrita en la Nota 2.6 y se amortizan linealmente durante la vida de la concesión.

Los acuerdos concesionales arriba mencionados se han clasificado como activos intangibles no existiendo acuerdos concesionales que califican como activos financieros.

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada periodo;
- 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 manear lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activos y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

2.26 Activos controlados conjuntamente

La Sociedad dominante mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aereas Abiertas al Tráfico Civil Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porcion 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 relacion con el negocio conjunto, cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la produccion 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 los estados financieros de la Sociedad dominante, 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 prorrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo.

3 Gestión del riesgo financiero

3.1 Factores de riesgo financiero

Las actividades del Grupo exponen al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio, riesgo de valor razonable por tipo de interés y riesgo de precio), 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. El Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo 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 y no derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena Aeropuertos S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz.

(a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales en divisa distinta del euro.

El riesgo de tipo de cambio se origina porque el Grupo posee varias inversiones minoritarias en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. 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.

(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, que está parcialmente compensado por el efectivo mantenido a tipos variables. 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 Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo) y el Euribor a un mes (usado en pólizas de crédito).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el periodo considerado.

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad descritas en la Nota 13. El coste de aproximadamente el 96% de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que cubren el riesgo del tipo de interés de dicha proporción de algunos préstamos.

A 31 de diciembre de 2012, si el tipo de interés de los préstamos se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 100 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 120.794 miles de euros mayor y 120.794 miles de euros menor, respectivamente (2011: 117.266 miles de euros mayor y 117.266 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por 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 (véase Notas 2.8 y 2.21) establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital.

(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 se ve reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo a través de la firma de Convenios o Acuerdos Marco con Sociedades como el Instituto de Crédito Oficial y el Banco Europeo de Inversiones, así como la contratación de líneas de liquidez a corto y medio plazo. La entidad que obtiene la financiación con el exterior es la sociedad matriz, que financia Aena Aeropuertos, S.A mediante contratos de reconocimiento de deuda.

La política de riesgo de crédito señalada anteriormente conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Aunque al 31 de diciembre de 2012 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.616.644 miles de euros (2011: 1.835.173 miles de euros), y una pérdida del ejercicio de 63.526 miles de euros (2011: 214.522 miles de euros de pérdida del ejercicio), no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo. Adicionalmente, para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo la Sociedad cuenta con el apoyo financiero de su accionista. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad dominante consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los pasivos financieros no derivados del Grupo y los pasivos financieros derivados que se liquidan por un importe neto, agrupados según fechas de vencimiento considerando el periodo restante en la fecha de balance hasta su fecha de vencimiento contractual. Los pasivos financieros derivados se incluyen en el análisis si sus vencimientos contractuales son esenciales para la comprensión del

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842676

calendario de los flujos de efectivo. Las cantidades que se muestran en la tabla son los flujos de efectivo contractuales sin descontar.

Al 31 de diciembre de 2012	Menos de 1 año	Entre 1 y 5 años	Más de 5 años	Total
Préstamos y derivados (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero)	1.040.240	3.006.446	8.031.698	12.078.384
Pasivos por arrendamientos financieros	558	1.643	-	2.201
Derivados	13.398	9.455	-	22.853
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar	761.382	-	-	761.382
Al 31 de diciembre de 2011				
Préstamos y derivados (excluyendo pasivos por arrendamiento financiero)	1.060.171	2.539.109	8.610.168	12.209.448
Pasivos por arrendamientos financieros	508	2.201	-	2.709
Derivados	1.944	32.180	-	34.124
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar	985.080	-	-	985.080

3.2 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 del capital en base al índice de endeudamiento. Este índice se calcula como la deuda neta dividida entre el EBITDA ajustado. La deuda neta se calcula como el total de los recursos ajenos (incluyendo "préstamos corrientes y no corrientes" como se muestra en el balance consolidado) menos el efectivo y equivalentes al efectivo. El EBITDA ajustado se calcula conforme a lo establecido en la nota 6.

Los ratios de endeudamiento a 31 de diciembre de 2012 y 2011 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Recursos ajenos totales (Nota 21)	12.085.682	12.199.341
Menos: Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 16)	(8.210)	(3.316)
Deuda neta	**12.077.472**	**12.196.025**
EBITDA ajustado	1.188.891	869.416
Deuda neta/EBITDA ajustado	**10,2**	**14,0**

3.3 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 activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2012.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados	-	22.853	-	22.853
Total pasivos	-	22.853	-	22.853

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2011.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Total **activos**	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados		34.124	-	34.124
Total pasivos	-	34.124	-	34.124

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 fácil y regularmente disponibles a través 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.

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.
- El valor actual de los futuros de moneda extranjera se determina usando los tipos de cambio a futuro a la fecha de balance, descontándose el importe resultante a su valor actual

Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

No existen instrumentos financieros a valor razonable incluidos en el Nivel 3.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842675

4 Estimaciones y juicios contables

La preparación de estados financieros consolidados 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 hechos considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de balance, el resultado de los cuales representa la base de juicio sobre el valor contable de los activos y pasivos no determinables de otra manera de forma inmediata. Los resultados reales podrían resultar diferentes de los estimados.

La comprensión de las políticas contables para estos elementos es importante para la comprensión de los estados financieros consolidados. 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 los estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Deterioro de Activos intangibles e Inmovilizado material.
(b) Vidas útiles de Inmovilizado material.
(c) Provisiones.
(d) Instrumentos financieros derivados.

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 nuestra 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 a la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro de nuestro negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre, por lo tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizados. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarán.

A la fecha de preparación de los presentes estados financieros consolidados 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 2012 y 2011.

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) Deterioro de Activos intangibles e Inmovilizado material

El Grupo comprueba anualmente si los Activos intangibles y el Inmovilizado material han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la nota 2.8. Los importes recuperables de las unidades generadoras de efectivo (UGE) se han determinado en base a 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 estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de los Activos intangibles y del Inmovilizado material.

(b) 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 (ver Nota 2.1.1).

(c) Provisiones

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. La Sociedad 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.

Adicionalmente, el cálculo del gasto y del pasivo asociado a compromisos laborales requiere la aplicación de varias hipótesis. La Sociedad estima al cierre de cada ejercicio la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos laborales y obligaciones similares, mediante el asesoramiento de actuarios independientes. Los cambios que afectan a dichas hipótesis pueden dar como resultado diferentes importes de gastos y pasivos contabilizados

(d) 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.

5 Transición a NIIF

Los presentes cuentas anuales a 31 de diciembre de 2012 son las primeras cuentas anuales consolidadas preparados de acuerdo con las NIIF. Dichas cuentas anuales consolidadas se han preparado bajo las NIIF tomando como base unos estados financieros consolidados del Grupo preparados para propósito especial para los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2012 y 2011, que se han preparado con carácter voluntario y que han sido previamente formulados por el Consejo de Administración de la Sociedad el 22 de marzo de 2013
Tal y como se ha descrito en la Nota 1, la Sociedad dominante se constituyó durante el ejercicio 2011 como entidad legal independiente aunque como unidad económica existía con anterioridad a su fecha de constitución. Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 la Sociedad dominante ha preparado cuentas anuales consolidadas bajo el marco normativo de información financiera vigente en España, recogida en el Código de Comercio reformado conforme a la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base a la normativa de la Unión Europea, el RD 1514/2007, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y el RD 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

normas para la formulación de cuentas anuales consolidadas, que se ha considerado como "Principios contables anteriores" para la preparación del balance de apertura al 1 de enero de 2011.

En las presentes cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2012 mencionadas anteriormente, el Grupo ha aplicado la NIIF 1 en la preparación de los mismos. El Grupo ha preparado su balance inicial así como los cierres de los ejercicios 2011 y 2012 de acuerdo con las NIIF en vigor al 31 de diciembre de 2012, como lo requiere la NIIF 1, aplicando todas las excepciones obligatorias y algunas de las exenciones optativas que se indican en el apartados que se presenta a continuación.

Exenciones a la aplicación retroactiva elegidas por el Grupo

El Grupo ha optado por aplicar las exenciones a la aplicación retroactiva de las NIIF que se detallan a continuación.

Diferencias de conversión acumuladas:
El Grupo ha optado por valorar a cero las diferencias de conversión acumuladas con anterioridad al 1 de enero de 2011. Esta exención se ha adoptado para todas las entidades asociadas.

Valor razonable o revalorización como coste atribuido:
El Grupo ha optado por mantener el valor de ciertos bienes del inmovilizado material recibidos en adscripción o reexpresados según las revalorizaciones del año 1996 en España como coste atribuido a la fecha de transición.

5.1. Conciliación entre NIIF y Principios contables anteriores

Las siguientes conciliaciones ofrecen la cuantificación del impacto de la transición a las NIIF a 1 de enero de 2010 y a 31 de diciembre de 2011 e incluyen detalles del efecto de la transición a las NIIF sobre el patrimonio neto a 1 de enero de 2011 y a 31 de diciembre de 2011 (nota 5.1.1.), así como sobre los resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011 (nota 5.1.2.).

5.1.1. Resumen de ajustes al patrimonio neto
A continuación se incluye una explicación de los ajustes más significativos incorporados al patrimonio neto a 31 de diciembre de 2011 y 1 de enero de 2010:

		Miles de euros		
	Nota	1 de enero de 2010	31 de diciembre de 2010	31 de diciembre de 2011
Patrimonio Neto según Principios contables anteriores		**3.392.830**	**3.149.503**	**2.950.161**
Reclasificación subvenciones	a	(414.967)	(443.025)	(460.958)
Patrimonio Neto según NIIF		**2.977.863**	**2.706.478**	**2.489.203**

a) Bajo los Principios contables anteriores las subvenciones se clasifican como una partida de patrimonio neto, mientras que bajo las NIIF se clasifican como ingresos diferidos en el pasivo del estado de situación financiera consolidado. Este ajuste se presenta neto de su impacto fiscal

Adicionalmente a los ajustes anteriores, el estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2011 incorpora ciertas reclasificaciones por importes no significativos y que no tienen impacto en el patrimonio neto del Grupo.

5.1.2. Conciliación de la cuenta de resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011

A continuación se incluye una explicación de los ajustes y reclasificaciones más significativos incorporados en la cuenta de resultados del último ejercicio preparado bajo principios contables locales:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011			
	Principios contables anteriores	**Efecto de la transición a NIIF**	**Resultado comprendido entre el 1 de enero y el 30 de mayo de 2011 (a)**	**NIIF**
Importe neto de la cifra de negocios	1.458.931	-	946.728	2.405.659
Trabajos realizados por la empresa para su activo	3.689	-	9.486	13.175
Otros ingresos de explotación	6.685	-	24	6.709
Aprovisionamientos	(131.663)	-	(79.502)	(211.165)
Gastos de personal	(220.821)	-	(163.291)	(384.112)
Otros gastos de explotación	(552.907)	-	(439.026)	(991.933)
Amortización del inmovilizado	(489.961)		(344.182)	(834.143)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero	21.950		16.871	38.821
Exceso de provisiones	9.204		1.040	10.244
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(5.027)	-	(8.317)	(13.344)
Otros resultados	3.987	-	(8.625)	(4.638)
Resultado de explotación	104.067	-	(68.794)	35.273
Resultado financiero	(234.953)	-	(115.591)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	7.607	-	1.621	9.228
Resultado antes de impuestos	(123.279)	-	(182.764)	(306.043)
Impuesto sobre beneficios	40.459	-	51.062	91.521
Resultado del ejercicio	(82.820)	-	(131.702)	(214.522)

(a) Este ajuste recoge la inclusión en el resultado del ejercicio 2011 de los resultados consolidados del Grupo con anterioridad a la creación de la entidad legal Aena Aeropuertos, S.A., de acuerdo con lo descrito en la Nota 1 y en la Nota 2.1 a estos estados financieros consolidados.

A 31 de diciembre de 2011 el Grupo presenta bajo los Principios contables anteriores un Estado de Flujos de Efectivo, sin que existan diferencias significativas en la elaboración del mismo respecto a NIIF, excepto por los impactos derivados de lo explicado en la Nota 5.1.1 anterior

A 31 de diciembre de 2011 el Grupo presenta bajo Principio contables anteriores un Estado de resultado global consolidado cuyo Resultado global total consolidado negativo del ejercicio 2011 asciende a 133.212 miles de euros. El Resultado global total consolidado negativo del ejercicio 2011 de acuerdo con las NIIF asciende a 222.960 miles de euros. Las principales diferencias se deben a la inclusión en el resultado del periodo comprendido entre el 1 de enero y 31 de mayo de 2011 y a la clasificacion y reconocimiento de las subvenciones tal y como se explica en la Nota 5.1.1 anterior

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842673

6 Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios en base a los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios fuera de terminal, Internacional y Otros.

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 Aeronáutico. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias, que se identifican en la actividad denominada Comercial.

El segmento de Servicios fuera de terminal incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los aparcamientos localizados fuera de las terminales aeroportuarias y de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

El segmento de Internacional corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, que coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional, S.A., que consiste en inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios, principalmente en México, Colombia y Reino Unido.

El segmento de Otros incluye principalmente las actividades corporativas del Grupo y las relacionadas con el Ente Público Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

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 base al 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 2012 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ha ajustado por los costes ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (Nota 28).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2012 y 2011 se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, no difiere significativamente de la información preparada bajo las NIIF y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas cuentas anuales consolidadas la información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2012 y 2011 es la siguiente:

	Aeropuertos							
31 de diciembre de 2012	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios fuera de terminal**	**Otros**	**Sub Total**	**Internacional**	**Ajustes**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios	1.910.395	533.592	145.511	-	2.589.498	10.103	(1.127)	2.598.474
Clientes externos	*1 910 366*	*533.592*	*145.511*		*2.589 469*	*9.005*		*2.598.474*
Intersegmentos	*29*		-		*29*	*1 098*	*(1 127)*	
Otros ingresos de explotación	66.612	3.833	2.424	-	72.869	214	-	73.083
Total Ingresos	**1.977.007**	**537.425**	**147.935**	-	**2.662.367**	**10.317**	**(1.127)**	**2.671.557**
Aprovisionamientos	(199.685)	-	-	-	(199.685)	-	1.098	(198.587)
Personal	(442.796)	(43.720)	(20.068)		(506.584)	(2.325)	-	(508.909)
Otros gastos de explotación	(719.366)	(100.184)	(60.645)	-	(880.195)	(3.272)	29	(883.438)
Amortizaciones	(715.694)	(66.367)	(50.686)	-	(832.747)	(674)		(833.421)
Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados	(20.703)	(3.351)	(1.412)	(153)	(25.619)	(581)		(26.200)
Total gastos	**(2.098.244)**	**(213.622)**	**(132.811)**	**(153)**	**(2.444.830)**	**(6.852)**	**1.127**	**(2.450.555)**
EBITDA	**594.457**	**390.170**	**65.810**	**(153)**	**1.050.284**	**4.139**	-	**1.054.423**
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	(116.920)	(12.224)	(5.324)	-	(134.468)			(134.468)
EBITDA ajustado	**711.377**	**402.394**	**71.134**	**(153)**	**1.184.752**	**4.139**		**1.188.891**
Resultado de explotación	**(121.237)**	**323.803**	**15.124**	**(153)**	**217.537**	**3.465**	-	**221.002**
Resultado financiero	(277.622)	(19.837)	(20.873)	-	(318 332)	1 132	(4.944)	(322.144)
Participación en el resultado de asociadas		(667)	-	-	(667)	9.561	-	8.894
Resultado antes de Impuestos	**(398.859)**	**303.299**	**(5.749)**	**(153)**	**(101.462)**	**14.158**	**(4.944)**	**(92.248)**
Total Activo					16.696 170	156.606	(135.748)	16.717 028
Total Pasivo					14 273.727	48 823	(42.861)	14 279 689

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842672

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2011	Aeropuertos							
	Aeronáutico	Comercial	Servicios fuera de terminal	Otros	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
Ingresos ordinarios	1.730.121	517.354	158.238		2.405.713	7.805	(7.859)	2.405.659
Clientes externos	*1.730.087*	*514.929*	*151.838*	-	*2.397.854*	*7.805*	-	*2.405.659*
Intersegmentos	*34*	*1.425*	*6.400*	-	*7.859*	-	*(7.859)*	-
Otros ingresos de explotación	57.152	6.110	5.632	-	68.894	238	(183)	68.949
Total Ingresos	**1.787.273**	**523.464**	**163.870**	-	**2.474.607**	**8.043**	**(8.042)**	**2.474.608**
Aprovisionamientos	(211.165)	-	-	-	(211.165)	-	-	(211.165)
Personal	(335.975)	(30.126)	(15.207)	-	(381.308)	(2.804)	-	(384.112)
Otros gastos de explotación	(815.875)	(108.603)	(72.121)	-	(996.599)	(3.228)	7.894	(991.933)
Amortizaciones	(715.917)	(65.047)	(52.673)	-	(833.637)	(654)	148	(834.143)
Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados	(14.769)	(1.189)	(2.024)	-	(17.982)	-	-	(17.982)
Total gastos	**(2.093.701)**	**(204.965)**	**(142.025)**	-	**(2.440.691)**	**(6.686)**	**8.042**	**(2.439.335)**
EBITDA	**409.489**	**383.546**	**74.518**	-	**867.553**	**2.011**	**(148)**	**869.416**
Resultado de explotación	**(307.428)**	**318.499**	**21.845**	-	**33.916**	**1.357**	-	**35.273**
Resultado financiero	(299.891)	(18.763)	(23.461)	-	(342.115)	938	(9.367)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	-	828	-	-	828	8.400	-	9.228
Resultado antes de impuestos	**(606.319)**	**300.564**	**(1.616)**	-	**(307.371)**	**10.695**	**(9.367)**	**(306.043)**
Total Activo					17.018.927	157.584	(230.059)	16.946.452
Total Pasivo					14.491.088	53.198	(87.037)	14.457.249

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Total EBITDA ajustado	1.188.891	869.416
Plan Social de desvinculaciones voluntarias	(134.468)	-
Total EBITDA segmentos	1.054.423	869.416
Amortización del inmovilizado	(833.421)	(834.143)
Gastos financieros - netos	(322.144)	(350.544)
Participación en el resultado de asociadas	8.894	9.228
Impuesto sobre las ganancias	28.722	91.521
Resultado del ejercicio	(63.526)	(214.522)

Información a nivel de entidad

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 servicios prestados es como sigue:

	2012	2011
Servicios Aeroportuarios	**1.910.395**	**1.730.121**
Prestaciones Patrimoniales	**1.821.555**	**1.645.512**
Aterrizajes	547.877	509.533
Estacionamientos	25.955	19.694
Pasajeros	787.774	629.905
Pasarelas telescopicas	91.451	96.808
Carga	10.207	10.517
Seguridad	261.812	202.284
Handling	68.309	75.233
Carburante	28.170	29.382
Servicios aproximación	-	72.156
Resto servicios aeroportuarios [1]	**88.840**	**84.609**
Servicios Comerciales	**533.592**	**517.354**
Arrendamientos	35.288	35.848
Tiendas	77.147	72.206
Tiendas Dutty Free	121.969	117 519
Restauración	83.953	81.346
Rent a car	95.590	96.055
Publicidad	24.953	28.323
Resto ingresos comerciales [2]	94.692	86.057
Servicios fuera de terminal	**145.511**	**158.238**
Aparcamiento	91.515	97.363
Terrenos	12.689	18.163
Almacenes y hangares	17 817	18 356
CLASA	23.490	24 356

(1) Incluye Consumos Aeroportuarios Utilizacion 400Hz, Servicio Contraincendios, Catering, Mostradores y Otros Ingresos

(2) Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Maquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilizacion de Salas y Filmaciones y Grabaciones

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantiene sus inversiones principales en México, Colombia y Reino Unido, por lo que la totalidad de los ingresos procedentes de clientes externos se realiza en el territorio nacional y el total de activos no corrientes esta localizado en el mismo

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 565.910 miles de euros y 269 958 miles de euros para el ejercicio 2012 corresponden a dos clientes, respectivamente (un cliente para el ejercicio 2011: 485.086 miles de euros) Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842671

7 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 2011						
Coste o valoración	14 113.929	1 135.539	3.723.740	134.621	1.951.293	21.059.122
Amortización acumulada	(3.307.936)	(594.370)	(1.339.151)	(123.751)	-	(5.365.208)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2011	10.805.993	541.169	2.384.589	10.870	1.951.293	15.693.914
Altas	567.737	50.990	115.869	29.643	565.407	1.329 646
Bajas	(43 407)	(12.750)	(14.473)	(25.539)	(113.907)	(210.076)
Traspasos	672.886	47 738	310.532	-	(1 031 156)	-
Dotación a la amortización	(445 044)	(74.802)	(258.114)	(32.761)		(810.721)
Bajas Amortización Acumulada	17.812	12.199	9.038	24.181	-	63.230
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2011	11.575.977	564.544	2.547.441	6.394	1.371.637	16.065.993
A 31 de diciembre de 2011						
Coste o valoración	15.311.145	1.221.517	4.135.668	138.725	1.371.637	22.178.692
Amortización acumulada	(3.735 168)	(656.973)	(1.588 227)	(132.331)	-	(6.112.699)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2011	11.575.977	564.544	2.547.441	6.394	1.371.637	16.065.993
Altas	317.456	31.581	83.466	721	191.755	624 979
Bajas	(68.051)	(52.630)	(67.024)	(725)	(28.931)	(217 361)
Traspasos (Notas 8 y 9)	669.765	58.392	208 126	31	(939.271)	(2 957)
Dotación a la amortización	(396.289)	(82.699)	(324 249)	(1 721)		(804.958)
Bajas Amortización Acumulada	26.155	43 664	56.372	1 037	-	127 228
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	12.125.013	562.852	2.504.132	5.155	584.315	15.781.467
A 31 de diciembre de 2012						
Coste o valoración	16 230.315	1.258.860	4 360.236	138.752	595.190	22.583 353
Amortización acumulada	(4 105 302)	(696 008)	(1.856.104)	(133 015)	-	(6.790.429)
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2012	12.125.013	562.852	2.504.132	5.155	584.315	15.781.467

Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 no existen elementos de inmovilizado material sujeto a garantías.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento por importe de 1.528 miles de euros (2011: 1.373 miles euros) y 620 miles de Euros. (2011: 1.252 miles de euros) correspondientes a alquiler de maquinaria e inmuebles, respectivamente.

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2012 y 2011 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En el 2012 y 2011 las adiciones en terrenos corresponden, principalmente, a los terrenos adquiridos y a las construcciones realizadas para llevar a cabo ampliaciones en diversos aeropuertos destacando: Barcelona, Santiago de Compostela, Alicante, Córdoba, Málaga, Burgos y Coruña.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas de los ejercicios 2012 y 2011 corresponden a:

Sistema de Inspección equipajes bodega ampliación Edificio Terminal de Valencia.

- Pasarelas de embarque y equipos servicio aeronaves en varios aeropuertos.
- Sistema automatizado tratamiento e inspección equipajes en Fuerteventura.
- Unificación tensiones y mejoras en la red de distribución y gestión eléctrica en el aeropuerto Tenerife Sur.
- Sistema automatizado tratamiento e inspección equipajes en Santiago de Compostela.
- Adecuación y mejora sistema de climatización Edificio Terminal de Tenerife Norte.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida Edificio Terminal de Bilbao.
- Sistemas de detección de incendios y gestión integral de instalaciones en el Aeropuerto de Alicante.
- Instalación de climatización y ventilación, e instalación de detección de incendios en el Aeropuerto de Menorca.
- Adecuación de ventilación del túnel de servicio aeroportuario y acometida eléctrica en el módulo de carga sur para el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Climatización del edificio terminal, sistema de gestión y control para el tratamiento de equipajes y ampliación en la capacidad para el suministro eléctrico en el Aeropuerto de La Palma.
- Mejoras en la fiabilidad del sistema eléctrico y obras efectuadas en el Edificio Terminal Procesador del Aeropuerto de Barcelona.

Las principales bajas en el ejercicio 2012 se corresponden a retiros de instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Barajas, Barcelona y Girona. Adicionalmente, durante el ejercicio 2012 la Sociedad ha traspasado al Ente Público Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aerea" inmovilizado material y en curso por 34.853 miles de euros de coste y 18.900 miles de euros de amortización acumulada que figuran en el movimiento en la línea de bajas.

En 2011 se dieron de baja instalaciones y otros activos en los Aeropuertos de Barajas-Madrid, La Palma, Gran Canaria, Tenerife Sur y Barcelona. Asimismo, dentro de las bajas del ejercicio 2011 se incluyen reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por riesgos medioambientales por importe de 39.126 miles de euros.

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012 y 2011 corresponden a la ampliación de campos de vuelos en Málaga, Adecuación del edificio terminal en Ibiza, Ampliación de la Terminal T-2 en Gran Canaria y ampliación de pistas de vuelos en La Coruña

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 21 921 miles de Euros (2011: 20 249 miles de Euros). Los costes por intereses se capitalizaron al tipo medio ponderado de la deuda de la Sociedad (2012: 2,19%. 2011. 2,78%)

Deterioro de valor:

Al cierre del ejercicio 2012 la Sociedad efectuo el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2012, inclusive despues de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas Las principales premisas utilizadas fueron:

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842670

	2012
Tasa crecimiento	2,00%
Tasa descuento	7,77%

Al cierre del ejercicio 2012 la Sociedad efectuó la evaluación del inmovilizado material en curso identificando obras que no se les ha dado continuidad en el plan de inversiones de los próximos ejercicios, por lo que la Dirección decidió reconocer un deterioro de valor de estos activos por importe de 11 millones de euros.

La partida de inmovilizado material incluye un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola) que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero, en los que el Grupo es el arrendatario, cuyos importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	2.477	2.477
Amortización acumulada	(734)	(588)
Importe neto en libros	1.743	1.889

Al 31 de diciembre de 2012 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 9,46% del total inmovilizado material (2011: 8,93%).

Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la Entidad Pública Empresarial "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.

Activos Controlados conjuntamente

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	
	2012	2011
· Activos no corrientes	306 494	327.819
Pasivos no corrientes /corrientes	-	-
Activos netos	306.494	327.819

	2012	2011
- Ingresos	24.875	24.595
- Gastos	(70.573)	(57.710)
Beneficio después de impuestos	(45.698)	(33.115)

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

8 Activos intangibles

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Coste						
A 1 de enero de 2011	17.444	1.576	115.452	136.233	41.899	312.604
Altas	716	10	34 805	2 190	14 618	52.339
Bajas	(34)	-	(3 250)	(2 041)	(14 680)	(20 005)
A 31 de diciembre de 2011	18.126	1.586	147.007	136.382	41.837	344.938
Altas		0	11 294	144	22 098	33 536
Bajas	(536)	(595)	(11 886)	(1 076)	(1 421)	(15.514)
Traspasos (Nota 7)	-	(4)	17.080	998	(15.311)	2.763
A 31 de diciembre de 2012	17.590	987	163.495	136.448	47.203	365.723
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas						
A 1 de enero de 2011	(2.466)	(324)	(86.660)	(130.060)	-	(221.510)
Dotación a la amortización	(695)	(658)	(16 568)	(1 911)		(19.832)
Bajas	-	-	3.250	1 121	-	4.371
A 31 de diciembre de 2011	(3.161)	(982)	(101.978)	(130.850)	-	(236.971)
Dotación a la amortizacion			(22 255)	(1 655)	-	(23 910)
Bajas	-	(5)	9 817	1 073	-	10.885
A 31 de diciembre de 2012	(3.161)	(987)	(114.416)	(131.432)	-	(249.996)

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842669

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Importe neto en libros						
A 1 de enero de 2011	**14.978**	**1.252**	**26.792**	**6.173**	**41.899**	**91.094**
Coste	18.126	1.586	147.007	136 382	41 837	344 938
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(3 161)	(982)	(101 978)	(130.850)	-	(236.971)
A 31 de diciembre de 2011	**14.965**	**604**	**45.029**	**5.532**	**41.837**	**107.967**
Coste	17 590	987	163.495	138.448	47.203	365.723
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(3 161)	(987)	(114 416)	(131.432)	-	(249.996)
A 31 de diciembre de 2012	**14.429**	**-**	**49.079**	**5.016**	**47.203**	**115.727**

Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 no existen elementos de inmovilizado intangible sujeto a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2012 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2012	2011
Desarrollo	1.000	1.709
Aplicaciones informáticas	21.175	18.207
Otro inmovilizado intangible	25.023	21.922
Total	**47.198**	**41.838**

Durante el ejercicio 2012 se han activado un total de 699 miles de euros (2011: 259 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

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

El Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2012 y 2011, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina en base a cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la dirección que cubren un periodo de cinco años. Los flujos de efectivo más allá del periodo de cinco años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

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

	2012	2011
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento	7,77%	7,68%

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un periodo de tres ejercicios. Las tasas de crecimiento medio ponderado son coherentes con las previsiones incluidas en los informes del sector. Los tipos de descuento usados son antes de impuestos y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades del Grupo.

9 Inversiones inmobiliarias

	Terreno y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro Inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2011	**160.079**	**5.345**	**165.424**
Altas	**2.772**	**734**	**3.506**
Bajas	**-**	**-**	
Traspasos	**-**		
A 31 de diciembre de 2011	**162.851**	**6.079**	**168.930**
Altas	**594**		**594**
Bajas	**(114)**		**(114)**
Traspasos (Nota 7)	**194**		**194**
A 31 de diciembre de 2012	**163.525**	**6.079**	**169.604**
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
A 1 de enero de 2011	**(29.856)**	**(2.349)**	**(32.205)**
Dotación a la amortización	**(3.277)**	**(313)**	**(3.590)**
A 31 de diciembre de 2011	**(33.133)**	**(2.662)**	**(35.795)**
Dotación a la amortización	**(2.580)**	**(1.973)**	**(4.553)**
A 31 de diciembre de 2012	**(35.713)**	**(4.635)**	**(40.348)**
Importe neto en libros			
Coste	**159.462**	**4.966**	**164.428**
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	**(26.473)**	**(2.099)**	**(28.572)**
A 1 de enero de 2011	**130.223**	**1.996**	**133.219**
Coste	**162.851**	**6.079**	**168.930**
Amortizacion y perdidas por deterioro del valor acumuladas	**(33.133)**	**(2 662)**	**(35.795)**
A 31 de diciembre de 2011	**129.718**	**3.417**	**133.135**
Coste	**163.525**	**6.079**	**169.604**
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	**(35.713)**	**(4.635)**	**(40.348)**
A 31 de diciembre de 2012	**127.812**	**1.444**	**129.256**

Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011, no existen inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

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

	2012	2011
Ingresos derivados de rentas	57 030	41 548
Gastos directos de explotacion	(21 572)	(22 736)

El valor razonable de las Inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actualmente existentes (algunos de los cuales están siendo objeto de revisión) a las fechas presentadas son los siguientes:

	2012	2011
Terrenos (1)	371.920	351.450
Construcciones (1)	290.348	267.477
Total	**662.268**	**618.927**

(1) Estos valores razonables no incluyen el valor razonable de algunos terrenos para los que no existen transacciones similares en el mercado, por tratarse de terrenos que rodean los aeropuertos con un uso muy limitado, y que no están siendo explotados en arrendamiento, por lo que su valor no se puede estimar a través de proyecciones de flujos de caja descontados.

El cálculo del valor razonable se ha obtenido mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo. Las principales hipótesis utilizadas son las siguientes:

	2012	2011
Tasa de crecimiento	2%	2%
Tasa de descuento	7%	7%

Dicha tasa de descuento es después de impuestos y refleja una prima específica en atención a las características del negocio inmobiliario.

10 Inversiones en asociadas

El detalle y movimiento a 2012 y 2011 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

	2012	2011
A 1 de enero	**55.187**	**59.505**
Participación en beneficios	8.894	9.228
Diferencias de conversión	3.682	(4.249)
Dividendos	(9.320)	(9.297)
A 31 de diciembre	**58.443**	**55.187**

La información relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2012 y 2011 valoradas en euros al tipo de cambio de cierre de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2012:						
RAESA	España	16.024	13 705	75.416	(1.361)	48,99%
SACSA	Colombia	19.082	10 372	23 559	5 490	37,89%
- AMP	México	295.409	25.106	46 854	18.700	33,33%
- ACSA	Colombia	1.985	1.786	190	(335)	40%
- AEROCALI	Colombia	15.848	7 243	27.106	3.742	33,34%

31 diciembre 2011:						
- RAESA	España	17.553	13.683	83.613	1 690	48,99%
- SACSA	Colombia	13.076	5 990	19.270	3.633	37,89%
- AMP	México	260.839	21.767	21.715	13.174	33,33%
- ACSA	Colombia	7.373	4.451	16.086	4.271	40%
- AEROCALI	Colombia	12.374	5.735	21.388	2.672	33,34%

11(a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2012			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 12)	-	-	57 769	57.769
Otros activos financieros	1.433	-		1.433
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 14)	381.851	-		381.851
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 16)	8.210	-	-	8.210
Total	391.494	-	57.769	449.263

	31 de diciembre de 2012			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 21)		-	12 083.558	12 083.558
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 21)		-	2 124	2 124
Instrumentos financieros derivados (nota 13)		22.853	-	22.853
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 20)		-	728 429	728.429
Total	-	22.853	12.814.111	12.836.964

	31 de diciembre de 2011			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 12)	-	-	57.769	57.769
Otros activos financieros	1.138			1.138
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 14)	320.854	-	-	320.854
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 16)	3.316	-	-	3.316
Total	325.308	-	57.769	383.077

	31 de diciembre de 2011			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 21)	-	-	12.196.752	12.196.752
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 21)	-	-	2.589	2.589
Instrumentos financieros derivados (Nota 13)	49	34.075	-	34.124
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 20)	-	-	961.195	961.195
Total	49	34.075	13.160.536	13.194.660

11 (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 pueden evaluar en función de la calificación crediticia ("rating") otorgada por organismos externos al Grupo o bien a través del índice histórico de créditos fallidos:

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
CLIENTES	2012	2011
Clientes con calificación crediticia externa *(Fuente Reuters)*		
BBB	4,0	2,8
B	1,8	1,9
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	2,1	1,6
Grupo 2	256,3	241,8
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

12 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de	
	2012	2011
A 1 de enero	57.769	57.787
Bajas	-	(18)
A 31 de diciembre	57.769	57.769

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.

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 2012	Fracción del Capital 2011	Titular de la Participación
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana	11,76	11,76	Aena Aeropuertos, 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.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satelite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider (ESSP EEIG) European Economic Interest Grouping - Bruselas – Belgica(*)	Explotación del sistema de navegación por satélite.	-	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

El valor de las participaciones 31 de diciembre de 2012 y 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación 2012	2011
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St. London – U.K.	57.422	57.422
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167
European Satellite Service Provider (ESSP EEIG) European Economic Interest Grouping Bruselas - Belgica	-	
	57.769	57.769

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842666

(*) ESSP EEIG fue liquidada en el ejercicio 2011, por lo que la Sociedad ha dado de baja la inversión en esta empresa, reconociendola una cuenta a cobrar por 18 miles de euros, que es el importe que se estima recuperar una vez se liquiden los activos y pasivos de esta empresa

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

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

	31 de Diciembre de	
	2012	2011
Libras	57.422	57.422
Euros	347	347
Total	**57.769**	**57.769**

La máxima exposición al riesgo crediticio a la fecha del balance es el importe en libros de los instrumentos de deuda clasificados como disponibles para la venta.

13 Instrumentos financieros derivados

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente al 31 de diciembre de 2012 y 2011 es el que se muestra en el cuadro siguiente. De acuerdo con lo descrito en la nota 33 existe un contrato de financiación entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos por el que se transfiere la financiación asignada a Aena Aeropuertos, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que financiaron a la Entidad Pública Empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre la Entidad Pública Empresarial y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato la Entidad Pública Empresarial. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena Aeropuertos y la Entidad Pública Empresarial, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance de la sociedad.

	31 de diciembre de			
	2012		2011	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	22.853	-	34.075
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	49
Total	**-**	**22.853**	**-**	**34.124**
Menos parte no corriente:				
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	9.455	-	32.180
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-
	-	**9.455**	**-**	**32.180**
Parte corriente	**-**	**13.398**	**-**	**1.944**

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 ejercicios 2012 y 2011 no se han originado pérdidas de los derivados de cobertura, siendo éstos eficaces al 100%.

Permutas de tipo de interés

Los importes del principal nocional de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre 2012 ascienden a 1.492.148 Miles de euros (2011: 1.449.391 Miles de euros).

A 31 de diciembre de 2012, los tipos de interés fijo varían entre un 0,97% y un 2,8025% (2011: 2.57) y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses.Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2012 y 2011 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios.

La máxima exposición al riesgo crediticio en la fecha de balance es el valor razonable de los derivados financieros de activo en el balance.

Todos los derivados de tipo de interés calificados de cobertura pertenecen a la sociedad matriz Aena Aeropuertos, S.A Sus principales características son 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 2,57% contra tipo de interés variable	255.000	28-07-10	15-12-11	15-03-16	28-07-10
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,8025% contra tipo de interés variable	1.194.391	02-10-09	15-03-11	15-03-13	02-10-09
Swap de tipo de interes	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

La sociedad Aena Desarrollo Internacional, S.A. contrató con fecha 1 de octubre de 2007 con "La Caixa" un derivado de tipos de interés, con la finalidad de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de interés variables en sus resultados. En particular este derivado cubre el efecto de las oscilaciones de los tipos de interés en la carga financiera asociada al préstamo concedido a la Sociedad por "La Caixa" Este instrumento derivado, al no cumplir las condiciones para reconocerse como un instrumento financiero de cobertura contable, se ha recogido en la cuenta "Derivados" del pasivo corriente y no corriente del balance al 31 de diciembre de 2011, con contrapartida en el resultado del ejercicio al no ser de cobertura En octubre de 2012 ha vencido este derivado.

Las principales características de este instrumento financiero derivado en 2012 y 2011 son las siguientes (en miles de euros):

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratacion	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designacion de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de tipo de interes	Swap de tipo de interes fijo al 4,83% contra tipo de interés variable	2 000	01 10 07	01 10-07	1-10 12	1 10 07

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842665

Instrumentos financieros de cobertura contable (tipo de cambio)

La Sociedad ha optado por designar como cobertura contable de flujos de efectivo entre los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito por Aena Desarrollo Internacional en dólares estadounidenses (USD) con el Banco Santander (véase Nota 12) y los flujos monetarios, en USD, cobros que la Sociedad recibe en USD por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos. La Sociedad ha registrado los cambios de valor razonable (por tipo de cambio de cierre) de este instrumento de cobertura contable en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance al 31 de diciembre de 2012 y 2011 adjuntos. La cobertura se imputa en la cuenta de resultados consolidados dentro de la línea "Ingresos ordinarios". El detalle de esta cobertura es el siguiente:

- **Ejercicio 2012:**

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2012 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-12 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	6	229

- **Ejercicio 2011:**

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2011 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" al 31-12-11 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	8	349

(*) El vencimiento (amortizaciones parciales) de este instrumento de cobertura contable coincide con el ejercicio en el cual se espera que ocurran los flujos de efectivo cubiertos (cobros en USD) y que afecten estos a la cuenta de resultados consolidada

La Sociedad ha cumplido con los requisitos para poder clasificar dicho instrumento financiero como cobertura contable En concreto, han sido designados formalmente como tales, y se ha verificado que la cobertura resulta eficaz.

14 Clientes y otras cuentas a cobrar

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	379.981	332.743
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(115.745)	(84.594)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	264.236	248.149
Clientes partes relacionadas (nota 33)	39.054	16.886
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	68.086	44.619
Deudores varios	9.027	9.738
Personal	1.448	1.462
Otros créditos con las Administraciones Públicas	116.435	136.873
Total	**498.286**	**457.727**
Menos parte no corriente	-	-
Parte corriente	**498.286**	**457.727**

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

No existen importes significativos de los Clientes y otras cuentas a cobrar que estén denominados en moneda extranjera.

Al 31 de diciembre de 2012, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 212.493 miles de euros (2011: 183.003 miles de euros).

Al 31 de diciembre de 2012, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 51.743 miles de euros (2011: 65.146 miles de euros) que estaban vencidas y no provisionada. Estos saldos corresponden a un número de clientes independientes sobre los cuales no existe un historial reciente de morosidad. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Hasta 3 meses	15.622	61.628
Entre 3 y 6 meses	10.064	3.153
Más de 6 meses	26.057	365
	51.743	65.146

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor a nivel individual corresponden básicamente a líneas aéreas y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Entre 3 y 6 meses	-	-
Más de 6 meses	115.745	84.594
	115.745	84.594

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 115 745 miles de euros a 31 de diciembre de 2012 (2011: 84 594 miles de euros)

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:

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842664

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Saldo inicial	84.594	106.345
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	54.492	54.034
Reversión de importes no utilizados	(26.311)	(30.200)
Otros movimientos	(623)	2.000
Ajuste apremio	3.593	(47.585)
A 31 de diciembre	**115.745**	**84.594**

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.

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.

El epígrafe de Deudores varios recoge principalmente imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses, retribuidas a tipo de interés variable, que están colocados en entidades financieras con alta calidad crediticia, tal y como se menciona en la Nota 11(b).

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas recoge al 31 de diciembre de 2012 un importe de 77.224 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad dominante (2011: 34.868 miles de euros;). El resto del epígrafe recoge al 31 de diciembre de 2012 y 2011 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge el crédito que la Sociedad dominante mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio.

15 Existencias

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Materias primas y otros aprovisionamientos	4.178	5.198
Anticipos a proveedores	-	26
	4.178	**5.224**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

16 Efectivo y equivalentes al efectivo

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Caja y bancos	8.210	3.316
Depósitos en entidades a corto plazo	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	**8.210**	**3.316**

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 el Grupo no tiene descubiertos bancarios. El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	1.247	514

17 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad Dominante durante los ejercicios 2012 y 2011 son los siguientes:

	Nº de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 1 de enero de 2011	N/A	N/A	N/A	N/A
Constitución de la sociedad	6.100	61	-	61
Ampliación de capital	149.993.900	1.499.939	1.100.868	2.600.807
A 31 de diciembre de 2011	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 31 de diciembre de 2012	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, accionista único de la Sociedad dominante.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad dominante 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 accion 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 emision 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 mediante la aportacion no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas cuentas anuales consolidadas

Por efecto de las anteriores decisiones, el Capital social al 31 de diciembre de 2011 estaba constituido por 150 000 000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Durante el ejercicio 2012 no se han producido variaciones al número de acciones, al Capital social o a la Prima de emisión La prima de emisión es de libre disposición

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842663

18 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

A 1 de enero de 2011	**2.719.335**
Pérdidas del ejercicio	(214.522)
Aportación no dineraria	(2.593 257)
Dividendos	(4.280)
Otros movimientos	9.904
A 31 de diciembre de 2011	**(82.820)**
Pérdidas del ejercicio	(63.526)
Dividendos	-
Otros movimientos	245
A 31 de diciembre de 2012	**(146.101)**

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 no existen reservas indisponibles.

El importe de los dividendos corresponde a los dividendos declarados por la sociedad Centro Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), por los resultados generados que se atribuyen a la sociedad dominante última Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", por haberse generado con anterioridad a la aportación no dineraria de 6 de junio de 2011 descrita en la Nota 1.

19 Otras reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Diferencias de Conversión	Total
A 1 de enero de 2011		**(19.314)**	**6.457**	**(12.857)**
Cobertura flujo de efectivo		(18.880)	-	(18.880)
Efecto fiscal	31	5.664	-	5.664
Transferencias a la cuenta de resultados		12.896		12.896
Efecto fiscal	31	(3.869)	-	(3.869)
Diferencias de conversión – asociadas	10	-	(4.249)	(4.249)
Aportación no dineraria		(646)	(6.904)	(7.550)
A 31 de diciembre de 2011		(24.149)	(4.696)	(28.845)
Cobertura flujo de efectivo		(16.394)	-	(16.394)
Efecto fiscal	31	4.917	-	4.917
Transferencias a la cuenta de resultados		27.445	-	27.445
Efecto fiscal	31	(8.233)	-	(8.233)
Diferencias de conversión – asociadas	10	-	3 682	3.682
A 31 de diciembre de 2012		(16.414)	(1.014)	(17.428)

20 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Proveedores	1.516	1 485
Acreedores varios	238.469	205 084
Acreedores partes relacionadas (Nota 33)	169.006	77 200
Proveedores de inmovilizado	268.611	606.646
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 33)	6 685	14 393
Personal	28.209	18.904
Seguridad Social y otros impuestos	32.953	23.885
Anticipos de clientes	15.933	37.483
	761.382	**985.080**

Todas las cuentas a pagar se encuentran denominadas en euros.

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

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

	2012		2011	
	Miles Euros	%	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	726 479	88	459 290	99
Resto	100.349	12	4 740	1
Total pagos del ejercicio	826.828	100	464 030	100
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	78		54	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepasa el plazo máximo legal	13.563		637	

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 y otras cuentas a pagar del estado de situación financiera consolidado.

21 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2012	2011
No corriente		
Préstamos con partes relacionadas (Nota 33)	11 024.963	11 110.596
Prestamos con entidades de crédito	3.726	6.501
Pasivos por arrendamiento financiero	1.634	2 124
Otros pasivos financieros	3.247	5 520
	11.033.570	**11.124.741**
Corriente		
Prestamos con partes relacionadas (Nota 33)	884 659	865 302
Cuenta corriente con Entidad dominante última (Nota 33)	139 405	185 625
Préstamos con entidades de credito	2 778	2 846
Pasivos por arrendamiento financiero	490	465
Otros pasivos financieros	24 780	20 362
	1.052.112	**1.074.600**

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842662

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	
	2012	2011	2012	2011
Deuda financiera con el Grupo	11.024.963	11.110.596	10.692.014	10.548.756
Préstamos con entidades de crédito	3.726	6.501	3.726	6.501
Pasivos por arrendamiento financiero	1.634	2.124	1.634	2.124
Otros pasivos financieros	3.247	5.520	3.247	5.520
Total	**11.033.570**	**11.124.741**	**10.700.621**	**10.562.901**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor contable, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un "spread" del 1% .

(a) Préstamos con entidades de crédito

Las deudas con entidades de crédito vencen en el 2017 y tienen tienen un interés medio anual en un rango de 1% - 6,94% (2011: 1,87% - 6,94% anual).

Todos los préstamos concedidos con anterioridad a 2002 están avalados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con la excepción del préstamo concedido por ICO, el cual cuenta con una carta de conocimiento de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). La Sociedad dominante ha iniciado un proceso de revisión con las entidades financieras de las condiciones de la deuda financiera.

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

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Euros	3.585	5.547
Dólar estadounidense	2.919	3.800
Total	**6.504**	**9.347**

(b) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2012 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene suscrito un contrato de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola) que se encuentra registrado como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2011.

Los pasivos por arrendamiento están efectivamente asegurados dado que los derechos sobre el activo arrendado revierten al arrendador en caso de incumplimiento.

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
- Menos de un año	558	508
- Entre 1 y 5 años	1.643	2.201
- Más de 5 años		
	2.201	2.709
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(77)	(120)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	**2.124**	**2.589**

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

	31 de diciembre de	
	2012	2011
- Menos de un año	490	465
Entre 1 y 5 años	1.634	2.124
- Más de 5 años	-	-
	2.124	2.589

Los pasivos por arrendamiento financiero están denominados en euros.

(c) *Otros pasivos financieros*

Los importes recogidos como otros pasivos financieros incluyen las fianzas recibidas de acreedores en garantía del cumplimiento de sus obligaciones, así como de los deudores por el arrendamiento de locales e instalaciones.

22 Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Activos por impuestos diferidos:		
- Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	51.071	50.385
- Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	11.188	8.611
	62.259	58.996
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	208	666
- Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses		
	208	666
Activos por impuesto diferido (neto)	62.051	58.330

El movimiento bruto en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	2012	2011
A 1 de enero	58.330	60.138
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados	3.115	1.922
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 19)	(3.316)	1.795
Otros	3.922	(5.525)
A 31 de diciembre	62.051	58.330

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	Otros	Total
A 1 de enero de 2011	382	382
Otros	284	284
A 31 de diciembre de 2011	666	666
Otros	(458)	(458)
A 31 de diciembre de 2012	208	208

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842661

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2011	**41.967**	**8.171**	**8.794**	**1.588**	**60.520**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	1.594	(2.737)	-	3.065	1.922
Cargo directo a patrimonio neto	-	-	1.795	-	1.795
Otros	-	(3.001)	-	(2.240)	(5.241)
A 31 de diciembre de 2011	**43.561**	**2.433**	**10.589**	**2.413**	**58.996**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(423)	1.496	-	2.042	3.115
Cargo/(abono) directo a patrimonio neto	-	-	(3.316)	-	(3.316)
Otros	-	2.838	-	626	3.464
A 31 de diciembre de 2012	**43.138**	**6.767**	**7.273**	**5.081**	**62.259**

Adicionalmente a las deducciones medioambientales y por inversiones en Canarias, el Grupo ha generado las siguientes deducciones, no reconocidas como activos por impuestos diferidos:

	Año de Generación	Importe (Miles de euros)	Año Vencimiento
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos.	2007	30.213	2012
	2008	20.879	2013
	2009	38.523	2014
	2010	57.386	2015
	2011	42.744	2016
	2012	38.791	2017
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones.	2006	129	2021
	2007	125	2022
	2008	122	2023
	2009	113	2024
	2010	66	2025
Deducciones medioambientales	2006	730	2021
	2007	771	2022
Doble imposicion interna.	2011	220	2018
	2012	28	2019
Deducción por actividades exportadoras	2001	23	2012
	2002	187	2013
	2003	1	2014
	2004	1	2015
	2006	2.526	2016
	2007	1	2017
	2008	1	2018
	2009	2	2019
	2010	1	2020
Doble imposicion internacional.	2002	29	2013
	2003	236	2014
	2004	232	2015
	2006	320	2017
	2007	535	2018
	2008	308	2019
	2009	266	2020
	2010	312	2021

	Año de Generación	Importe (Miles de euros)	Año Vencimiento
	2011	350	2022
	2012	486	2023
Planes de pensiones	2006	252	2021
	2007	179	2022
	2008	148	2023
	2009	102	2024
	2010	53	2025
Formación profesional	2006	329	2021
	2007	276	2022
	2008	328	2023
	2009	135	2024
	2010	43	2025
Deducciones	2011	7	2021
	Total	238.514	

23 Prestaciones a los empleados

	31 de diciembre de	
	2012	2011
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	6 783	5 225
- Premios de jubilacion anticipada	-	
Pasivos por prestaciones a los empleados	6.783	5.225
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	5	505
Total pasivos en balance	6.788	5.729
Cargos en la cuenta de resultados para (Nota 28):		
- Premios de permanencia	1.959	598
- Premios de jubilación anticipada	1.694	401
- Planes de pensiones de aportacion definida	118	5.925
	3.771	6.924

(a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" y Aena Aeropuertos, S A) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial

(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 indemnizacion tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extincion 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 exteriorizacion de los premios de jubilacion anticipada, mediante la contratacion el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago unico con Mapfre Vida.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842660

(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 que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

En el Real Decreto Ley 20/2011 de 31 de diciembre de 2011, en el capítulo 2, artículo 2 se establece que durante el ejercicio 2012 las empresas publicas empresariales no podrán realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivos que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación. Asimismo, en el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre, se establece la supresión de las aportaciones al plan de pensiones para el ejercicio 2013.

Durante los ejercicios 2012 y 2011 el Grupo ha efectuado aportaciones al plan de pensiones por 118 y 5.925 miles de euros, respectivamente. El pasivo recogido en el balance corresponde a las aportaciones pendientes de pago que se incluyen en la línea de Personal dentro del epígrafes acreedores comerciales y otras cuentas a pagar del estado de situación financiera consolidado.

24 Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2012 y 2011 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2012	**138.305**	**2.613**	**47.705**	**342.833**	**41.932**	**-**	**573.388**
Dotaciones	35.047	35.313	9.940	56.724	1.322	134.468	272.814
Incremento por descuento	3.912	-			-	-	3 912
Reversiones/Excesos	-	(757)	(1.864)		(24.122)	-	(26.743)
Aplicaciones	(7.462)	(464)	(2.825)	(84.569)	(17.437)	-	(112.757)
A 31 de diciembre de 2012	**169.802**	**36.705**	**52.956**	**314.988**	**1.695**	**134.468**	**710.614**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2011	184 116	2.257	54.007	82.252	9.920	-	332.552
Dotaciones	3.052	3.950	16.873	282.856	38.480	-	345 211
Incremento por descuento	6.335		-	-	-	-	6 335
Reversiones/Excesos	(39.126)	(2.222)	(6 697)	-	-		(48 045)
Aplicaciones	(16 032)	(1.372)	(27.551)	(22 275)	(6.796)	-	(74 026)
Traspasos	(40)	-	11.073	-	328	-	11 361
A 31 de diciembre de 2011	138.305	2.613	47.705	342.833	41.932	-	573.388

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de	
	2012	2011
No corriente	433.188	365.933
Corriente	277.426	207.455
Total	710.614	573.388

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen principalmente provisiones por 160.837 miles de euros (2011: 129.340 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acustico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias. La dotación asociada a estas provisiones se capitaliza como mayor valor de los activos aeroportuarios. Adicionalmente, se recogen en este epígrafe otros compromisos adquiridos en materia medioambiental. En el ejercicio 2011 se efectuo una reversión por 39.126 miles de euros correspondientes a la actualización de las premisas utilizadas en el calculo.

Para mayores detalles sobre las actuaciones de la Sociedad en materia de insonorización véase la Nota 26.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen principalmente provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. En el ejercicio 2012 la dotación efectuada por la Sociedad corresponde, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Los Directores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales consolidadas.

Provisiones para impuestos

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

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 la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de calculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

Otras provisiones de explotacion

Este epigrafe recoge principalmente la provisión por bonificaciones aplicables a prestaciones patrimoniales de carácter publico devengadas por las compañías aereas que operan durante determinados periodos del año en los aeropuertos de las Islas Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla. Dichas bonificaciones se han incluido, durante los ejercicios 2012 y 2011 en los Presupuestos Generales del Estado como medidas de fomento del transporte aereo en dichas regiones

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842659

En el 2012 se ha efectuado una reversión por 24.122 miles de euros debido a que las compañías aéreas no efectuaron la solicitud de las devoluciones en la fecha prevista por la regulación.

Provisiones para plan de salidas y desvinculación voluntaria

Dentro de este epígrafe se recoge la provisión por desvinculaciones voluntarias del personal de la Sociedad dominante, derivadas de la aprobación en junio de 2012, por parte del Ministerio de Fomento, del plan de eficiencia aeroportuaria propuesto por la Sociedad dominante para adecuar la oferta de servicios de ciertos aeropuertos y helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento.

Con el objetivo de llevar a cabo el citado plan, la Sociedad dominante firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores que prevén una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tengan ciertos requisitos de acceso y que soliciten la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, la Sociedad dominante ha verificado el cumplimiento por los trabajadores que han realizado las solicitudes de las condiciones del plan y en enero de 2013 se ha producido la comunicación a dichos trabajadores de la aprobación de su solicitud y la conformidad de ellos con el plan. Las salidas de los trabajadores se producirán en el periodo entre enero de 2013 hasta el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se pagará parcialmente en forma de renta y parcialmente en forma de renta o capital, a elección del trabajador.

El plan de desvinculaciones voluntarias se ha considerado una prestación por terminación de empleo y el importe de la provisión por 134.468 miles de euros dotados en el ejercicio 2012 se ha estimado en base a cálculos actuariales cuyas hipótesis principales se resumen a continuación:

Tasa de descuento:	2,5%
Crecimiento salarial:	0,0%
Tipo de interés:	2,5%

La Sociedad contrata en el ejercicio 2013 dos pólizas con el BBVA cuyas principales condiciones se explican a continuación:

- Una de ellas se constituye con el fin de garantizar el pago del fraccionamiento de las cuotas correspondientes al Convenio Especial de la Seguridad Social a suscribir por el propio tomador y los asegurados conforme a lo establecido en el artículo 20 de la orden TAS/2865/2003 por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social.

- La otra tiene por objeto instrumentar los compromisos por pensiones asumidos por la Sociedad con su personal que se realizará por medio del Contrato de Seguro mediante el pago de las prestaciones aseguradas, la responsabilidad de la Aseguradora alcanza única y exclusivamente el pago de las prestaciones contempladas y en los boletines de adhesión /certificados individuales del seguro.

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad dominante está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los

ejercicios 2012 y 2011 la Sociedad dominante mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Aeropuerto de Reus

El Tribunal Supremo dictó sentencia en febrero de 2010, por la que se acordaba la reversión de unas fincas en el Aeropuerto de Reus. En estos momentos no está valorado el importe que pueda suponer la imposibilidad de revertir las mismas, no habiéndose producido resolución judicial cuantificadora del importe de la reversión. En cualquier caso, la Dirección de la Sociedad estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España han ampliado su demanda ante la Comisión Europea denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena Aeropuertos, S.A., 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, cuya figura el Ministerio de Fomento se ha comprometido a promover. La Dirección de la Sociedad dominante no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad dominante se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a los cierres de los ejercicios 2012 y 2011 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2012 y 2011, existen reclamaciones presentadas por diversas sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. Hasta el momento se han obtenido sentencias favorables a la Sociedad por importe de 65 millones de euros, que se encuentran recurridas en apelación por los demandantes y sentencias parcialmente desfavorables por importe de 36,7 millones, que han sido apeladas por la Sociedad y objeto de provisión; otras han sido objeto de desistimiento, en tanto que existen otras demandas en proceso de resolución por 27,5 millones de euros Para estas últimas la Dirección estima que no se derivarán consecuencias económicas.

Contingencias laborales

Existen diversos procedimientos sobre el despido de trabajadores de contratas, iniciados en el año 2012 y los anteriores, que se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencia o no ser esta firme

En caso de que recayeran sentencias desfavorables para la Sociedad, podrían conllevar, para los trabajadores, el abono de diferencias salariales entre lo percibido de la empresa concesionaria y lo que les hubiera correspondido percibir según el Convenio Colectivo de la Sociedad (de ser superiores las retribuciones establecidas en este Convenio); y/o el abono de indemnizaciones por despido improcedente, si los despidos fueran declarados improcedentes, y se optara por la no readmisión

Adicionalmente, hay otros despidos de trabajadores de la Sociedad, que en caso de recaer sentencia desfavorable habría que readmitir a los trabajadores o abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en todo caso, abonarles los salarios de tramitación correspondientes.

Asimismo, existen varios procedimientos en los que los trabajadores demandan frente a la extinción de su contrato por jubilación forzosa. Estos procedimientos se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencias o no ser éstas firmes. En caso de sentencias desfavorables, debería readmitirse a los trabajadores, y abonarles los salarios dejados de percibir, hasta el momento de la readmisión.

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2012 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.

La Sociedad dominante está incursa en varios procedimientos administrativos de responsabilidad empresarial (que en algunos casos han llegado a procedimiento judicial) en los que se establece su responsabilidad por recargo de prestaciones, relacionados con accidentes de trabajo.

En el año 2012, CC.OO. (Aeropuerto de Granada) ha demandado a la Sociedad dominante solicitando el abono de la paga extra de diciembre a los trabajadores de dicho aeropuerto.

Todos estos litigios de carácter laboral no están cuantificados, si bien se estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena Aeropuertos para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. Dicho marco está constituido principalmente, por un lado, por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003), en la redacción dada por 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, por otro lado, por el Real Decreto ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y se modifica el régimen jurídico del personal laboral de Aena (RDL 11/2011).

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena Aeropuertos tienen consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público que, 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 están sometidas, 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. El resultado será el que se incorpore al anteproyecto de ley que corresponda para su ulterior tramitación parlamentaria.

El artículo 92.2 c) de la Ley 21/2003 establece que el déficit en que se pudiera incurrir en los años 2013, 2014 y 2015, por la aplicación del ajuste de incremento máximo, podrá ser recuperado durante los tres próximos ejercicios. Por tanto, un elemento importante de la supervisión tarifaria es refrendar el déficit incurrido en 2013, que crea un derecho de cobro hasta 2016.

De acuerdo con las estimaciones realizadas por la DGAC y presentadas en su informe, el déficit acumulado previsto para 2013 es de aproximadamente 298 millones de euros. La Sociedad considera que este tipo de activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

25 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre 2012 y 2011 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2012	2011
1 de enero	658.027	635.264
Adiciones	62.225	61.220
Imputaciones a resultados	(31.858)	(38.457)
31 de diciembre	688.394	658.027

Al cierre del ejercicio 2012 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

26 Compromisos

(a) Compromisos medioambientales

La Dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente 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 medio ambiente.
El Inmovilizado material al 31 de diciembre de 2012 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 552.600 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 152.000 miles de euros (2011: inversiones de carácter medioambiental por importe de 514.100 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 119.500 miles de euros).

Las inversiones medioambientales realizadas se detallan a continuación (en miles de euros):

	2012	2011
Málaga	2.954	2.844
Valencia	27 215	138
Menorca	411	2.807
Madrid/Barajas	719	2.426
Barcelona	306	2.035
Girona	586	2.002
Alicante	326	1.265
Tenerife Norte	16.176	686
Palma Mallorca	1.180	570
SSCC Aeropuertos Españoles	204	500
Bilbao	981	465
Melilla	13	357
Santiago		312
Gran Canaria	318	225
Ibiza	360	207
Pamplona	872	199
A Coruña	1 033	179
Córdoba	-	129
Sevilla	66	120
Vigo	377	-
La Palma	-	-
Resto Aeropuertos	2 533	1 262
Total	56.635	19.728

La cuenta de resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2012	2011
Reparaciones y conservación	8.512	2.448
Servicios profesionales independientes	1.680	1.565
Otros servicios externos	-	-
Total	**10.192**	**4.013**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 24. Los Administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2012, la insonorización de 12.703 viviendas (2011: 12.703 viviendas).

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante y Málaga, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2012, se hayan insonorizado 1.712 viviendas en Alicante y 796 viviendas en Pamplona (2011: 1.681 viviendas en Alicante).

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 Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, La Coruña, Melilla y Gerona los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2012.

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 está llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

(b) Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones en Inmovilizado material y Activo intangible comprometidas al 31 de diciembre de 2012 pero no incurridas todavía ascienden a 604.414 miles de euros (2011: 1.122.514 miles de euros).

(c) Compromisos por arrendamiento operativo

La entidad dominante utiliza en regimen 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 [1]	Madrid	31/01/2016	3.953	Renta escalonadas, a partir del 2015 actualizacion en función del IPC
Edificio 2 Senasa	Madrid	31/12/12 (prorroga automatica anual hasta 5 años)	140	Renta revisable en función del IPC

[1] La Sociedad tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" en el que la Sociedad asume el importe total de la renta anual y repercute al Ente Público los costes que le correspondan

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2012	2011
Menos de 1 año	4.222	3.980
Entre 1 y 5 años	9.809	14.031
Más de 5 años	-	-
Total	**14.031**	**18.011**

(d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad Aena Aeropuertos, 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.

Las cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2012	2011
Menos de 1 año	736.401	673.707
Entre 1 y 5 años	3.523.903	3.197.297
Total	**4.260.304**	**3.871.004**

27 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2012	2011
Otras pérdidas	(2.814)	(7.770)
Otras ganancias	2.290	3.132
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**(524)**	**(4.638)**

El importe del ejercicio 2012 de Otras pérdidas recoge principalmente el resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 1.810 miles de euros e intereses de demora por expropiaciones. El importe del ejercicio 2011 corresponde principalmente a una multa de la Agencia Catalana de Consumo por posición de dominio en los aparcamientos del aeropuerto de Barcelona y a gastos por riesgos laborales.

El importe de Otras ganancias para el ejercicio 2012 corresponde principalmente a indemnizaciones de aseguradoras. El importe del ejercicio 2011 recoge principalmente las ganancias derivadas de cobros de deudas mediante vía de apremio.

28 Gastos por prestaciones a los empleados

	2012	2011
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido 10 294 miles de Euros (2011: 9.456 miles de Euros)	271.465	279 040
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 24)	134.468	-
Costes de Seguridad Social	85.619	82 406
Costes por pensiones – planes de aportaciones definidas	118	5 925
Coste de los premios por jubilación	1.694	401
Otros gastos sociales	15.545	16.340
	508.909	**384.112**

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842656

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

	31/12/2012(*)			31/12/2011(*)		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	6	1	7	9	2	11
Directivos y Titulados	943	590	1.533	941	585	1.526
Coordinadores	949	323	1.272	1.005	334	1.339
Técnicos	3.332	1.586	4.918	3.461	1.653	5.114
Personal de apoyo	358	359	717	394	382	776
	5.588	**2.859**	**8.447**	**5.810**	**2.956**	**8.766**

(*)En las cifras anteriores se incluye los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2012 ascendió a 1 006 (2011 1 536)

En cuanto a la plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2012(*)	2011(*)
Alta Dirección	8	11
Directivos y Titulados	1.535	1.512
Coordinadores	1.293	1.340
Técnicos	5.019	5.120
Personal de apoyo	747	787
	8.602	8.770

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2012 ascendió a 1 111 (2011 1 597)

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante está formado al cierre de 2012 y a fecha de la formulación de las cuentas por 12 hombres y 6 mujeres (2011: 10 hombres).

A 31 de diciembre de 2012 cuenta con una plantilla de 131 empleados con discapacidad (2011: 94).

29 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

	2012	2011
Arrendamientos y canones	2.327	10.885
Reparación y conservación	291.809	305.051
Servicios profesionales independientes	35.512	41.163
Servicios Bancarios	1.687	1 580
Relaciones Públicas	2.272	6.351
Suministros	100.871	102.616
Otros servicios	288.062	329.450
Tributos	129.560	130.344
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	27.814	25 311
Otros gastos de gestión corriente	3.524	39.182
Otros gastos de explotación	**883.438**	**991.933**

30 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

	2012	2011
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(31.671)	(53.802)
Gastos financieros por préstamos con el Ente Público Empresarial Aeropuerto Españoles y Navegación Aérea	(283.840)	(312.200)
Actualización de provisiones (Nota 24)	(3.943)	(6.364)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 7 y 8)	22.620	32.528
Total gastos financieros	(296.834)	(339.838)

	2012	2011
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (nota 33)	1.854	1.744
Otros ingresos financieros	314	286
Total ingresos financieros	2.168	2.030

	2012	2011
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	77	104
Deterioro de instrumentos financieros	(159)	
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo	(27.396)	(12.840)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(27.478)	(12.736)
Gastos financieros netos	(322.144)	(350.544)

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2012 corresponden a los intereses relacionados con la deuda que la Sociedad mantiene con su accionista único (que durante el ejercicio 2012 han disminuido principalmente por efecto de la disminución de los tipos de interés aplicables a dicha deuda), y a las pérdidas por los instrumentos financieros de cobertura de tipo de interés.

Durante el 2011 los gastos financieros por la deuda con el accionista único y las pérdidas por los instrumentos de cobertura representan los importes más significativos.

Los gastos financieros por deudas con terceros recogen principalmente los intereses de demora por las expropiaciones realizadas por el Grupo. La disminución del gasto en el 2012 comparado con el 2011 se debe a que durante el ejercicio 2011 se produjeron mayores resoluciones judiciales sobre terrenos expropiados en años anteriores.

El Grupo recoge bajo el epígrafe Actualización de provisiones los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 24)

31 Impuesto sobre las ganancias

	2012	2011
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre los beneficios del año	(26 598)	(92 594)
Ajustes respecto de ejercicios anteriores	991	2.995
Total impuesto corriente	(25 607)	(89.599)
Impuesto diferido (Nota 22)	(3 115)	(1.922)
Total impuesto diferido	(3.115)	(1.922)
Impuesto sobre las ganancias	(28.722)	(91.521)

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842655

Los ajustes respectos de ejercicios anteriores corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

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:

	2012	2011
Pérdida antes de Impuestos	(92.248)	(306.043)
Impuesto calculado a los tipos impositivos nacionales aplicables a los beneficios en los respectivos países	27.674	91.813
Efectos impositivos de:		
Resultados de asociadas netos de impuestos	2.668	2.768
- Ingresos no sujetos a impuestos	913	547
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(1.542)	(612)
Ajuste de ejercicios anteriores	(991)	(2.995)
Beneficio por impuesto	28.722	91.521

El tipo impositivo implícito resultante en 2012 ha sido del 31% (2011: 29%)

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2012			2011		
	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	11 051	(3 316)	7.735	(5 984)	1.795	(4 189)
Otro resultado global	11.051	(3.316)	7.735	(5.984)	1.795	(4.189)
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 22)		(3.316)			1.795	
	11.051	(3.316)	7.735	(5.984)	1.795	(4.189)

Otros asuntos:

En la Ley 16/2012 , de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica se establece la posibilidad de una actualización voluntaria de valores de determinados activos (Inmovilizado material e inversiones inmobiliarias) en el balance de las empresas. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales no se ha tomado ninguna decisión de revalorización de ningún elemento de activo de la Sociedad.

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. Al cierre del ejercicio 2012 la Sociedad dominante tiene abierto el período comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2012 para todos los impuestos.

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegacion Aérea", cabecera del grupo fiscal tiene abierto a inspección los siguientes Impuestos: Impuesto sobre sociedades: ejercicios de 2002 a 2006 y de 2009 a 2012, Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2005 a 2006 y de 2009 a 2012; Impuesto sobre el Valor Añadido: ejercicios de 2005 a 2012; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2009 a 2012 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2009 a 2012.

32 Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2012	31 de diciembre de 2011
Resultado del ejercicio (miles de euros)	(63.526)	(214.522)
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	149.997.486
Resultados básicos por acción (euro por acción)	(0,42)	(1,43)

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible al accionista único de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 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.

33 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Vento de bienes y prestación de servicios

	2012	2011
Prestación de servicios:		
- Sociedad dominante última	20 629	89 099
- Empresas asociadas	20.382	23.105
- Empresas vinculadas	307	407
Total	**41.318**	**112.611**

(b) Compra de bienes y servicios

	2012	2011
Servicios recibidos:		
- Sociedad dominante última	224 700	230.828
- Empresas asociadas	760	732
- Empresas vinculadas	13 590	14.836
Total	**239.050**	**246.396**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas vinculadas	16 080	25.847
Total	**16.080**	**25.847**

Por Ley 9/2010, de 14 de Abril (Disposición Adicional quinta), los costes de los servicios de tránsito aéreo de aerodromo se integran en la cuantía de la Tasa de Aterrizaje facturada por Aena Aeropuertos SA a las Compañías Aéreas

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842654

A tal efecto la ley 1/2011 configura como prestación patrimonial de carácter público los servicios de de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gesto aeroportuario. Los importes facturados por dicha prestación ascendieron en 2011 a 111.584 miles de euros y a 175.550 miles de euros en 2012 (Nota 6).

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.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2012	2011
- Empresas del grupo	-	
- Empresas asociadas	-	-
- Empresas vinculadas (Nota 30)	1.854	1.744
Total	1.854	1.744

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 34 Otra Información.

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2012	2011
Cuentas a cobrar a partes vinculadas (Nota 14):		
-Asociadas	5.690	6.189
-Vinculadas	40	26
-Sociedad dominante última	33.324	10.671
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**39.054**	**16.886**

Cuentas a pagar a partes vinculadas (Nota 20):		
-Asociadas	148	156
-Vinculadas	12.564	14 393
-Sociedad dominante última	162.979	77.044
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	**175.691**	**91.593**

Las cuentas a cobrar con las asociadas y vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra y venta de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad dominante última surgen por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal. 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.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen principalmente de las transacciones de compra de inmovilizado y prestación servicios de mantenimiento. Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(f) Préstamos y derivados con partes vinculados

	31 de diciembre de	
	2012	2011
No corriente		
Préstamo de Aena Aeropuertos SA con la Sociedad dominante última con calendario establecido	10.964.650	11.047.409
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	62 770	65.056
Ajuste saldo préstamo con sociedad dominante última por criterio coste efectivo	(2.457)	(1 869)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 21)	**11.024.963**	**11.110.596**
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad dominante última	9.455	32.180
Subtotal deuda espejo a largo plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante última	**11.034.418**	**11.142.776**
Corriente		
Préstamo con la Sociedad dominante última con calendario establecido	807.750	627.386
Otros	(85)	
Préstamo con la Sociedad dominante última por póliza de crédito	-	161.319
Intereses devengados por préstamos con sociedad dominante última	76.994	76.597
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 21)	**884.659**	**865.302**
Derivados de cobertura corriente imputados desde Sociedad dominante ultima	13.398	1.895
Subtotal deuda espejo a corto plazo de Aena Aeropuertos SA con Sociedad dominante última	**898.057**	**867.197**
Otros	-	49
C/c con Entidad dominante última(Nota 21)	139.405	185.625
	12.071.880	**12.195.647**

Los valores razonables de los préstamos con la sociedad dominante (Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea") se desglosan en la Nota 21.

Los prestamos y créditos están formalizados en un 57% (en 2011: 47%) aproximadamente a tipos de interés fijos que oscilan entre un 0,98% y 4,88% (en 2011 oscilan entre un 1,79% y 4,88%) anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor.

La exposición de los préstamos con la sociedad dominante 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	
	2012	2011
Tipo variable :		
Menos de 6 meses	6 152 294	6.698.060
Tipo Fijo Revisable:		
Menos de 6 meses	526.519	236.564
6 meses a 1 año	101 792	337.463
1 5 años	4 519.830	4.081 984
	11.300.435	11.354.071
A tipo fijo	748.592	807.452
	12.049.027	12.161 523

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842653

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad dominante y su accionista único han firmado 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 traspasan de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la sociedad dominante Aena Aeropuertos, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconoce 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 especifica que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le corresponde a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", sin embargo se reconoce que se obliga a satisfacer un 94,90% (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" deba satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. (Ver Nota 30)

Por lo tanto, la Sociedad contrae por medio de este contrato las obligaciones que están pactadas originalmente en los contratos con las entidades financieras por el importe que le corresponde según lo indicado en el párrafo anterior. Esto significa que los vencimientos y tipos de interés a pagar por la Sociedad dominante a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" serán los mismos que se describen en los contratos con las Instituciones financieras, siendo también de aplicación el cumplimiento de los ratios o causas de declaración de vencimiento anticipado y los posibles instrumentos financieros detallados en cada uno de los contratos.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Área" 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 2012 y 2011 de la Sociedad.

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 10.964.650 miles de euros (2011: 11.047.409 miles de euros) de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. También recoge 62.770 miles de euros (2011: 65.056 miles de euros) por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Así mismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 807.750 miles de euros (en 2011: 627.386 miles de euros) de préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 76.994 miles de euros (2011: 76.597 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con sociedad dominante última; en 2011 se registra también un importe de 161.319 miles de euros por un préstamo con sociedad dominante última que en el ejercicio 2012 es traspasado a la c/c con la Entidad dominante última. En este epígrafe "Cuenta corriente con la Entidad dominante última" se incluye también el saldo del cash pooling hasta un total de 139.405 miles de euros (2011: 185.625 miles de euros).

Dichas cuentas están remuneradas por el tipo medio de líneas de crédito.

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)" y Aena Aeropuertos para el 2012, dichos contratos se renuevan anualmente:

- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería.
- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: Administrativos-financieros, Gestión de la calidad, Gestión de la contratación, Gestión de infraestructura, Gestión de medidas de protección de datos de carácter personal, Área de medio ambiente, Procesos económico administrativos, Promoción y apoyo a la excelencia, Organización y recursos humanos, Servicios generales, y Servicios de T.I.C.
- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial y Aena Aeropuertos, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de STA

34 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante los ejercicios 2012 y 2011 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC) por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación se detallan a continuación:

Concepto	2012	2011
Servicios de auditoría	67	59
Otros servicios de verificación	10	20
Otros servicios	255	48
Total	**332**	**127**

No existen honorarios por otras sociedades de la red PwC.

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2012 y 2011 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2012	2011
Servicios de auditoría	-	8
Otros servicios	709	2.804
Total	**709**	**2.812**

Retribución de la Alta Dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2012 y 2011 por la Alta Dirección y los Administradores de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2012			2011		
Concepto	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administracion	Total
Sueldos	706		706	1.027	-	1.027
Dietas	17	96	113	24	59	83
Planes de pensiones			-	10	-	10
Primas de seguros	-		-	4		4
Total	723	96	819	1.065	59	1.124

El importe de los servicios recibidos por la sociedad dominante última incluye la remuneración del Presidente y Consejero delegado de Aena Aeropuertos, S.A. (Nota 33).

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre de los ejercicios 2012 y 2011 a la Alta Dirección o a los Administradores. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842652

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

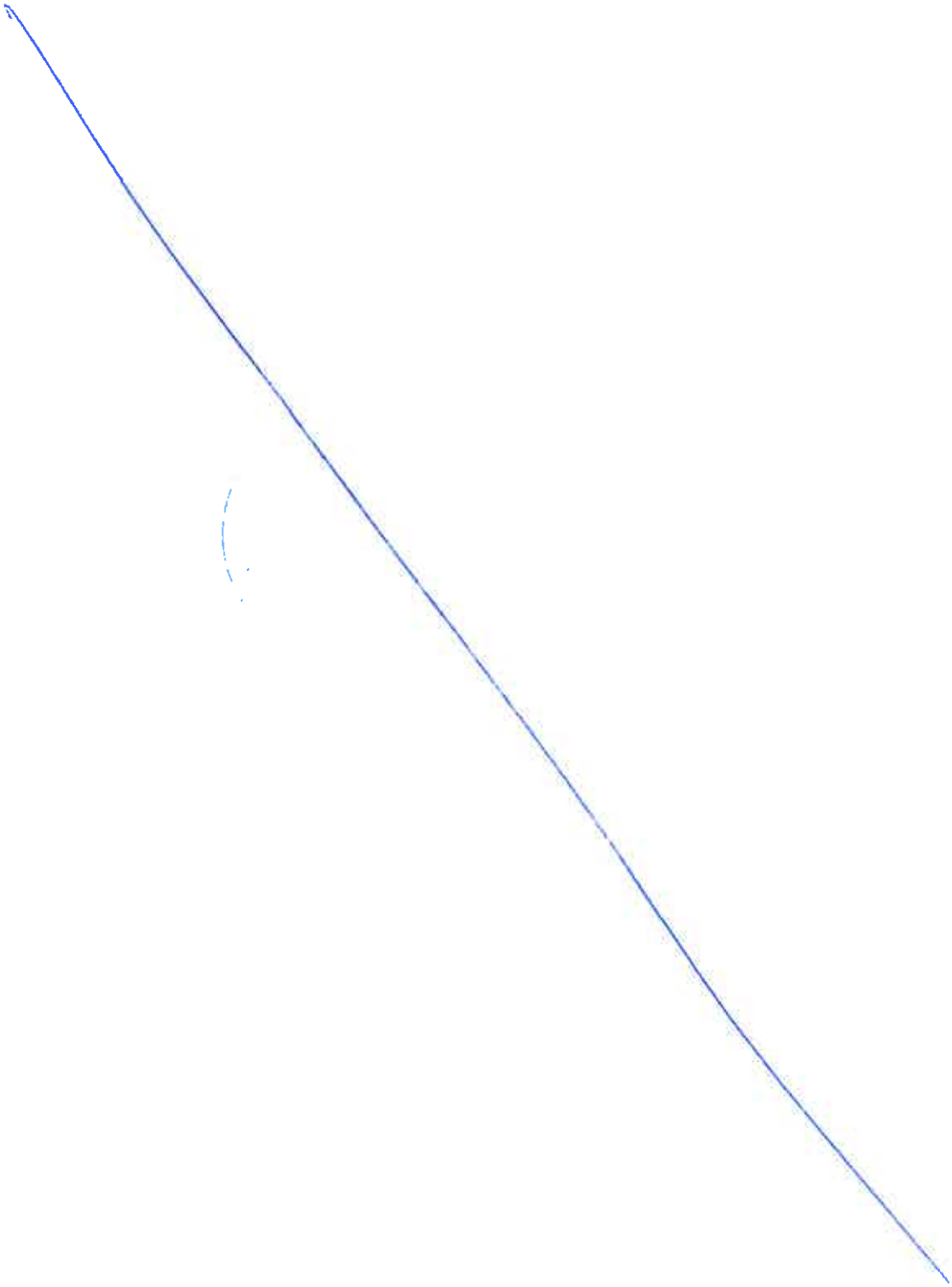
Durante los ejercicios 2012 y 2011 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario, género al que constituye el objeto social de la Sociedad dominante. Asimismo, no han 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 dominante.

A 31 de diciembre de 2012 y 2011 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 dominante.

35 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han identificado hechos posteriores relevantes a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales consolidadas.



PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

TIMBRE DEL ESTADO

0,15 €

BL1842651

12/2012

INFORME DE GESTIÓN

MEMORIA ANUAL DE AENA AEROPUERTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

2012

ÍNDICE:

"INFORME DE GESTIÓN DEL AÑO 2012"

1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD 2

2. SEGURIDAD 4

2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN 4

2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES 5

2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES 7

3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE 7

3.1 CALIDAD 7

3.2 MEDIO AMBIENTE 10

4 SERVICIOS AEROPORTUARIOS 14

5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS 16

5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS 16

5.2. INFRAESTRUCTURAS 18

6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA 24

6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS 24

6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS (INGRESOS FUERA DE TERMINAL) Y SERVICIOS COMERCIALES 25

6.3 CONTRATACIÓN GENERAL DE PROVEEDORES 28

6.4 CONTRATACIÓN COMERCIAL DE CLIENTES 31

7 PERSONAS 33

8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL 36

8.1 AENA INTERNACIONAL 37

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

El Nuevo Modelo de Gestión del Sistema Aeroportuario, (Decreto-Ley Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre), constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, y contempla la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea.

Mediante la creación de la Sociedad Mercantil Estatal Aena Aeropuertos, S.A. (Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011), Aena Aeropuertos, S.A. asume el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios en relación a la red de aeropuertos integrada por los 47 aeropuertos y 2 helipuertos. A la sociedad, cuya puesta en funcionamiento tuvo lugar el 8 de junio de 2011 (Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de junio de 2011), se han adscrito el patrimonio, los bienes y la gestión de los aeropuertos que gestionaba Aena.

En línea con este marco de planificación los objetivos estratégicos generales de Aena se agrupan en cinco ejes estratégicos de gestión: Seguridad, Calidad y Medio Ambiente, Infraestructuras y Servicios, Eficiencia Económica y Viabilidad Financiera, y Personas.

1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

En cuanto a cifras (según datos provisionales), en el año 2012 los aeropuertos españoles registraron algo más de 194,2 millones de pasajeros (5,0% menos que en 2011), operaron más de 1,9 millones de vuelos (10,1% menos) y se transportaron más de 649.000 toneladas de mercancías (-3,3%).

Estas cifras reflejan un descenso de pasajeros, operaciones y carga, respecto al año anterior, consecuencia directa de la crisis económica en la que estamos inmersos.

PASAJEROS

Más de 194,2 millones de pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aena Aeropuertos durante el 2012, lo que representa un descenso del 5,0% respecto al 2011. Del total de estos pasajeros, algo menos de 193,2 millones corresponden a vuelos comerciales (-5,0%). Dentro de este tipo de vuelos, casi 2 de cada 3 pasajeros (126,4 millones) utilizaron vuelos internacionales (-0,5%), y 66,7 millones viajaron en vuelos nacionales (-12,5%).

Entre los principales aeropuertos por tráfico de pasajeros, Madrid-Barajas continúa siendo el mayor de la red, con 45,2 millones de pasajeros, lo que supone un decremento del 9,0% respecto al 2011. Le siguen Barcelona-El Prat, con 35,1 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 2,2%; Palma de Mallorca, con 22,7 millones (-0,3%); Málaga-Costa del Sol, con 12,6 millones (-1,9%); Gran Canaria, con 9,9 millones (-6,1%); y Alicante, con 8,9 millones (-10,7%).

Entre los mayores crecimientos porcentuales destaca el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, con un crecimiento del 413,9%; el de Córdoba (16,5%); el de Badajoz (15,2%); el de Melilla (10,2%) y el de Logroño-Agoncillo (7,8%).

Durante el 2012, el tráfico internacional de pasajeros descendió ligeramente respecto al año anterior (-0,5%), en el conjunto de la red, aunque destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Vitoria (228,5%), Logroño-Agoncillo (39,4%), Santiago (26,5%) y Córdoba (15,9%).

AERONAVES

A lo largo de 2012, en los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos se realizaron algo más de 1,9 millones de operaciones, lo que supone un descenso del 10,1% con respecto al número de operaciones de 2011. Del total de estos movimientos, 1,7 millones corresponden a vuelos comerciales (-9,8%), de los que casi 750.000 fueron nacionales (-16,8%) y alrededor de 941.000 tuvieron carácter internacional (-3,3%). Respecto al tipo de vuelo, 1,5 millones fueron regulares (-10,3%) y se registraron aproximadamente 170.000 chárter (-4,4%).

El Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el de mayor tráfico de toda la red, con 373.000 vuelos (-13,1%), seguido de Barcelona-El Prat, con 290.000 operaciones (-4,3%); Palma de Mallorca, con 174.000 (-3,4%); Málaga-Costa del Sol, con 102.000 vuelos (-4,9%); Gran Canaria, con 100.000 (-9,8%), y Alicante, con algo más de 62.000 vuelos (-17,3%).

Entre los aeropuertos con mayor crecimiento porcentual de operaciones destaca el de Melilla, que registró un aumento del 8,8% (10.000 operaciones) y el de La Gomera, que ha crecido un 4,0%, alcanzando algo más de 1.900 movimientos.

En cuanto al número de operaciones internacionales, destaca el crecimiento de los Aeropuertos de Sabadell (500,0%), Córdoba (100,0%), Logroño-Agoncillo (37,3%) y Albacete (31,9%); la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

CARGA

El volumen de mercancía comercial transportada durante 2012 fue de 650.000 toneladas, un 3,3% menos que el año anterior, siendo 523.000 toneladas la carga internacional transportada (-0,5%) y 127.000 toneladas la carga nacional (-13,5%).

Por aeropuertos, Madrid-Barajas mantiene el primer lugar, con más de 359.000 toneladas (-8,8%). Le siguen Barcelona-El Prat, con casi 97.000 toneladas (-0,1%); Zaragoza, con 71.000 toneladas (46,1%); Vitoria, con 34.700 toneladas (-0,1%) y Gran Canaria, con 20.600 toneladas (-13,0%).

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842649

2. SEGURIDAD

12/2012

El Plan Estratégico de Infraestructuras y [redacted]te (PEIT) contemplaba el reforzamiento de las inspecciones de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica, y de las condiciones y controles de seguridad en los aeropuertos. Igualmente, hacía referencia a la implantación del Plan General de Seguridad de Aena de forma que se aborde de forma integral la seguridad en su triple perspectiva: seguridad de las operaciones aeronáuticas ("safety"), seguridad para la protección de personas y bienes contra actos ilícitos ("security") y finalmente la seguridad para la prevención de los riesgos laborales.

2.1 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AUTOPROTECCIÓN

En lo referente a la Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety), se ha actuado en los siguientes campos:

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Una vez finalizado el proceso de implantación del SGSO en todos los aeropuertos de la red, como parte del proceso de mejora continua de los SGSO se ha procedido a realizar supervisiones internas en 21 aeropuertos: Palma de Mallorca, Gran Canaria, Ibiza, Alicante, Valencia, Gerona, Almería, Algeciras, Pamplona, Zaragoza, Santander, Mallorca Son Bonet, Madrid Cuatro Vientos, Huesca, El Hierro, Murcia, Valladolid, Salamanca, León, Albacete y Badajoz.

PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS DE LA RED DE AENA

En lo relativo al Plan de Certificación de Aeropuertos, durante 2012 se ha obtenido el certificado de los Aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Barcelona-El Prat, que se añaden a los que ya lo obtuvieron en 2010 (Aeropuerto de Madrid-Barajas y el Helipuerto de Algeciras) y 2011 (Aeropuerto de Ibiza).

A lo largo de 2012 se ha continuado con los procesos de Jerez, La Gomera, Granada, Palma de Mallorca, Sabadell y Huesca-Pirineos, mientras que también se ha solicitado ante AESA el inicio del proceso de certificación de los Aeropuertos de Melilla, Almería, Burgos, Girona, El Hierro y Lanzarote.

AUDITORÍAS DE LA COMISIÓN EUROPEA Y DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD (AESA)

La Comisión Europea auditó el Aeropuerto de Bilbao durante el mes de junio, con resultado favorable tras la inspección al sistema de seguridad del aeropuerto.

Por otro lado, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), ha realizado un total de 29 actuaciones, de las cuales 9 han sido auditorías y 20 inspecciones de seguridad aeroportuaria en distintos aeropuertos de la red: A Coruña, Alicante, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao dos veces, Córdoba, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, León, Lanzarote, Madrid-Barajas, Madrid- Torrejón, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Salamanca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, y Zaragoza.

Dentro del programa de calidad interna, se han realizado con personal propio de la unidad de seguridad aeroportuaria Verificaciones del Cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad en los aeropuertos de Aena, se han visitado y evaluado 25 aeropuertos, realizando la propuesta de cambio en los procesos para garantizar los estándares de cumplimiento de la norma en los siguientes aeropuertos:

Alicante, Algeciras, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona, Fuerteventura, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Granada, La Coruña, Lanzarote, Logroño, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Santander, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Vitoria y Zaragoza.

Adicionalmente, se han realizado actuaciones no programadas en los diferentes aeropuertos, encaminadas a la elaboración e implantación de medidas de mejora y de optimización de los recursos de seguridad empleados. Se participó en la puesta en marcha de las nuevas instalaciones de los aeropuertos de Vigo y Valencia. Y se contribuyó a la definición e implantación de acciones correctoras en varios aeropuertos.

2.2 PROTECCIÓN DE PERSONAS Y BIENES

INVERSIONES EN EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

En lo referente al Equipamiento de Seguridad, en 2012, dentro de las actuaciones encaminadas a mejorar la calidad del servicio de Seguridad enmarcadas en el Plan de Excelencia de Seguridad, se ha preparado la licitación de un expediente para la incorporación de mesas de rodillos y cintas motorizadas, repartidos en la Red de Aena Aeropuertos de más de dos millones de pasajeros anuales. Mediante la incorporación de dicho equipamiento, que se realizará en 2013, se hará más cómodo para el pasajero el paso por los controles de seguridad.

Este año se ha iniciado el Plan de Renovación de los 149 Equipos automáticos detectores de explosivos (EDS), para adaptarse a los nuevos estándares europeos establecidos por la normativa. Habiéndose finalizado la fase I del Plan, consistente en la renovación de 11 equipos correspondientes a los Aeropuertos de Asturias, Girona Lanzarote y Gran Canaria. Asimismo se han licitado y adjudicado el resto de equipos pendientes de la Fase II que se instalarán en el próximo año 2013.

Se ha continuado, en 2012, con el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 7 detectores de metales en calzado, 2 nuevos arcos detectores de metales, 27 equipos de rayos x convencionales y 5 nuevos equipos automáticos EDS adicionales a los 11 renovados.

Como principales actuaciones es destacable la puesta en explotación del equipamiento de la adecuación del edificio terminal de Ibiza, de la ampliación edificio terminal zona sur de Vigo y del nuevo edificio terminal T2 de Valencia, así como de la ampliación del edificio terminal sur de Gran Canaria.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se han realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Valencia, Asturias, Palma y Gran Canaria, permitiendo tener en ellos un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de Aena Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

Además se ha realizado la integración en el sistema de seguridad de Aena Aeropuertos de los sistemas de control de las Torres e instalaciones de navegación aérea de Alicante, Reus, Melilla, y La Palma, y se ha finalizado la instalación del sistema de Vigilancia perimetral basada en tecnología Radar y Análisis inteligente de vídeo en el aeropuerto de Valencia.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842648

SERVICIO DE SEGURIDAD PRIVADA

12/2012

Se ha procedido a elaborar los nuevos pliegos de prescripciones técnicas para 43 de los aeropuertos de la red (todos a excepción de Madrid-Barajas, Barcelona, Helipuerto de Ceuta, Helipuerto de Algeciras y Burgos).

Se han elaborado 2 modelos de pliegos diferenciando los aeropuertos de más de 500.000 pasajeros y los de menos de 500.000 pasajeros, de forma que el servicio se ajuste mejor a las necesidades de cada instalación. Dentro de cada pliego, se han diferenciado las particularidades de cada aeropuerto, con el objetivo de recoger las distintas casuísticas operativas de todos ellos.

Además, se ha redactado un nuevo pliego de prescripciones técnicas para el Aeropuerto de Barcelona, en el que se ha propuesto un modelo de gestión de la seguridad similar al existente en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

- Inicio del proceso de licitación, donde se ha realizado una labor intensa en cuanto a:
    - Difusión y comunicación del proceso, tanto a nivel interno como externo de Aena, intentando conseguir la máxima concurrencia posible, de forma que se presenten las mejores ofertas económicas y técnicas posibles.
    - Fijación de unos criterios técnico-operativos claros a la hora de evaluar las ofertas.

- Elaboración de un Plan de Excelencia del Servicio de Seguridad Privada, donde se premiarán las políticas y comportamientos que supongan una mejora relevante respecto del trato al pasajero, destacando dentro de este Plan:
    - Entrega de unos Premios a la Excelencia a vigilantes de seguridad cuyo desempeño haya resultado destacado en el trato al pasajero.
    - Planificación de unas jornadas de divulgación de esta cultura de la excelencia.

FORMACIÓN EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Para cumplir con los requisitos formativos en materia de seguridad aeroportuaria establecidos en el Programa Nacional de Formación, ha sido necesario durante el año 2012 impartir formación al personal de Aena Aeropuertos mediante la realización de dos cursos avanzados presenciales en materia de seguridad aeroportuaria. La formación impartida en estos cursos se basa en el conocimiento y actualización de la parte restringida del Programa Nacional de Seguridad, y se imparte al personal de Aena Aeropuertos con responsabilidad en la seguridad aeroportuaria, a propuesta de los Responsables de Seguridad de cada aeropuerto, tales como Jefes de Seguridad de los aeropuertos, Directores o Ejecutivos de Servicio. También asiste a estos cursos el personal de Aena Navegación Aérea que requiere estos conocimientos. La edición correspondiente al curso inicial en formación de seguridad avanzada en seguridad aeroportuaria se realizó en el mes de abril, mientras que en octubre se impartió la edición correspondiente a la formación de actualización.

Por otro lado, se ha impartido formación básica de concienciación, a través de un curso on-line, que reciben los trabajadores de Aena Aeropuertos que no requieren formación avanzada en seguridad aeroportuaria. La normativa exige que para que se pueda entregar una acreditación aeroportuaria que de libre acceso a la zona restringida de seguridad, el personal deberá recibir formación básica de concienciación en seguridad aeroportuaria a través de un curso elaborado por Formadores AVSEC certificados por AESA que sean responsables de la elaboración de un curso que también tiene que ser aprobado por AESA.

Durante el año 2012 se ha procedido a adecuar el curso básico de concienciación de Aena a la normativa, presentándolo a AESA para su aprobación. Igualmente han sido certificados los Formadores AVSEC de Aena de acuerdo a los requisitos normativos exigidos.

La obligatoriedad de realizar el curso básico de concienciación como condición previa para poder dar una acreditación aeroportuaria, ha ocasionado una demanda de formación por parte de las empresas que tienen actividades en el aeropuerto y que requerían dicha formación. Por este motivo, el Curso básico de Concienciación de Aena ha sido adaptado técnicamente para poder ser ofrecido a dichas empresas externas.

2.3 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

En las actuaciones en el área de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencia en Aena Aeropuertos (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 7,84, lo que supone una reducción (3,8%), con respecto a 2011.

También hay que destacar la puesta en producción del módulo de la Coordinación de Actividades Empresariales en materia de Prevención de Riesgos Laborales, a través de la Web de Aena.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados, respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

En el año 2012 se ha iniciado la formación "on line" de Prevención de Riesgos Laborales, lo que está fomentando una mayor participación y conocimiento en la materia, a todos los trabajadores de Aena Aeropuertos.

3 CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

3.1 CALIDAD

En el año 2012 se han obtenido los siguientes resultados para Aena Aeropuertos:

- Actualmente 42 aeropuertos y uñ helipuerto ostentan la certificación ISO 9001 según la versión actualizada de la norma (2008). Las Unidades Corporativas de Aena Aeropuertos en 2012 superaron de manera satisfactoria la primera auditoría de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con los requisitos de esta norma.
- En formación en Calidad, Medio Ambiente y Excelencia en Gestión, se han impartido cursos en estas materias al personal de las unidades corporativas de Aena Aeropuertos. En 2012 se ha formado a un total de 230 alumnos, habiendo dedicado un total de 5.644 horas en formación especializada en Calidad, Medio Ambiente y Excelencia en la Gestión. Para ello, se ha contado fundamentalmente con el apoyo y colaboración de AENOR, del Club de Excelencia en Gestión, de la Asociación Española para la Calidad (AEC), del Club de Excelencia en Sostenibilidad y del Foro para la Gestión Ética Empresarial (FORÉTICA).
- Respecto a la utilización como marco de referencia en gestión del Modelo Europeo de Excelencia (EFQM), durante el ejercicio 2012 se han realizado cuatro autoevaluaciones completas de los Aeropuertos de Pamplona, Palma de Mallorca, Santander y Alicante.
- Después de haber elaborado una memoria según el Modelo EFQM de Excelencia, el Aeropuerto de Madrid-Barajas obtuvo el Sello de Excelencia Europea 400+ del Club de Excelencia en Gestión en julio de 2012.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

RESPONSABILIDAD CORPORATIVA - RSC

En relación con la Responsabilidad Corporativa (RC), durante 2012 Aena Aeropuertos ha dado continuidad a las actividades en RC planificadas en el Plan de Acción 2012-2015, sobre la base de los resultados alcanzados en 2011. A modo de resumen, a continuación se enumeran las actividades RC de mayor relevancia desarrolladas durante 2012:

- Coordinación y gestión del Grupo de Trabajo RC o Comité RC, órgano transversal a toda la organización responsable del despliegue de la Política y Estrategia RC de la organización.
- Aprobación por el Grupo de Trabajo RC del Plan de Acción RC 2013-2016 que dará continuidad al plan anterior y desarrollará fundamentalmente los ámbitos de actuación de: Estrategia RC, Buen Gobierno, gestión de la RC, desempeño de la RC, gestión de grupos de interés, comunicación, gestión técnico económica, gestión ambiental y gestión social interna y externa.
- Reporte del desempeño RC de Aena/Aena Aeropuertos desde una triple perspectiva (buen gobierno, social, ambiental y económica) mediante la elaboración de la Memoria de Responsabilidad Corporativa 2011 de Aena/Aena Aeropuertos, verificada externamente por Aenor y por la Global Reporting Iniciative (GRI), obteniendo un nivel de reporte B+.
- Puesta en marcha de las actuaciones para la adaptación de Aena Aeropuertos a los requerimientos de la Ley de Economía Sostenible (LES), de acuerdo al Plan de interno de implicaciones de la LES aprobado por el Comité de Dirección en abril de 2011.
- Formación interna en materia RC, confeccionando un módulo interno para todos los empleados de la organización, enfocado a reforzar la cultura RC a todos los niveles organizativos.
- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena Aeropuertos impulsando y desarrollando actuaciones a nivel interno y externo, tales como:
  - La divulgación de actuaciones RC a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.
  - El desarrollo del Proyecto "Parte de Todos", que promueve la cultura RC, el orgullo de pertenencia y la aportación de ideas innovadoras con Know-how propio. Esta iniciativa ha quedado finalista de la III Edición de los Premios Corresponsables 2012.
  - El desarrollo de actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de RC (Forética, Club de Excelencia en Sostenibilidad, Asociación Española para la Calidad, Corresponsables, etc.), liderando incitativas como el Proyecto *Acelerando la RC en las Empresas Públicas* (promovido por Foretica), para el consenso de un modelo de Informe de Gobierno Corporativo.
  - La presentación a premios y reconocimientos de buenas prácticas de Aena Aeropuertos (Corresponsables, Actualidad Económica, Premios de Naciones Unidas a los Servicios Públicos -UNPSA-, etc.).

INNOVACIÓN SOSTENIBLE

En el área de la Gestión de la Innovación Sostenible de Aena Aeropuertos, se ha realizado un elevado esfuerzo en promover la máxima eficiencia y competitividad en procesos, productos y servicios a través de la promoción de la creatividad e innovación, apoyándose en el "know-how" o conocimiento interno.

En 2012, a través de Ministerio de Fomento se ha colaborado aportando información de los proyectos innovadores de Aena Aeropuertos para la elaboración del "Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación" y para la "Estrategia Española Eficiencia, Tecnología e Innovación 2013-2020".

Durante el ejercicio 2012 se ha revisado la estrategia interna de innovación, desarrollando una nueva estrategia de gestión de la innovación sostenible que contempla, entre otros nuevos objetivos, el potenciar las actividades orientadas a:

- La promoción de proyectos para hacer más eficientes los procesos, productos y servicios, dando soluciones a problemas concretos, actuales o futuros mediante la creación de grupos de trabajo de mejora.
- Apoyar al Grupo de Gestión de la Innovación Sostenible asesorando a las unidades técnicas en la obtención de ayudas financieras a proyectos de I+D+i, tanto europeas como nacionales.
- Promover la cultura de la innovación y el fomento de la creatividad en las personas de la organización, para el crecimiento eficiente y sostenible de la misma a través de la promoción de las ideas innovadoras y planteamiento de retos empresariales.

Otras actuaciones en materia de gestión de la Innovación han sido:

- Desarrollo funcional de un "Sistema Gestión de Ideas y Buenas Prácticas" que pretende recopilar las ideas aportadas por los empleados, propias o bajo propuesta, para la mejora de la organización.
- Promoción de la cultura de la innovación mediante la visualización y reconocimiento interno de las actividades de Innovación con diferentes instrumentos, tales como el Newsletter periódico de Innovación, el repositorio para la transferencia de conocimiento innovador (Buzón I+D+i), Artículos en Revista Interna para la divulgación de las actividades y el desarrollo de nuevos contenidos en la intranet de innovación.
- Presentación de la candidatura de Aena "Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM" (CRIDA) a los premios europeos "European Business Awards" (EBA).

La innovación en nuevas tecnologías se traduce en proyectos concretos, siendo por áreas los más destacados los siguientes:

- En movilidad sostenible y Energías Renovables: Estudio de viabilidad de vehículos eléctricos en los aeropuertos y los estudios e implantación de energías renovables en instalaciones aeroportuarias.
- Optimización de los sistemas TIC para la gestión empresarial y el entorno Aeroportuario.
- Actividades dirigidas a la mejora de la seguridad de personas e instalaciones, como por ejemplo: implantación de un sistema para dotar al servicio de seguridad de tecnología de movilidad (Proyecto E-filtro), Triaje electrónico para emergencias aeroportuarias, desarrollo de nuevo sistema de gestión de solicitud de acreditaciones, etc.
- Actividades de innovación orientadas al ahorro y la eficiencia energética: destacando la implementación de *Aproximaciones en Descenso Continuo* (CDAs) en aeropuertos, inicialmente, de Media Densidad de Tráfico.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL 1842646

- Actividades dirigidas mejora de los servicios aeroportuarios: Iniciativas como la evolución del el Tramitador Electrónico para procedimientos relativos a Ley 11/2007 de "Acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos" o la instalación de lectores de tarjeta chip para los aparcamientos del aeropuerto.
- Actividades innovadoras en la planificación y desarrollo de infraestructuras en aeropuertos: como por ejemplo, las nuevas funcionalidades del Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes por Satélite (SAOS), el desarrollo de la Oficina de Previsiones de Tráfico de Aena Aeropuertos, o un simulador de instalaciones eléctricas aeroportuarias (SILA), etc.

3.2 MEDIO AMBIENTE

En relación con la protección del Medio Ambiente, objetivo estratégico de Aena Implementado en todos sus ámbitos de trabajo, durante el año 2012 se han desarrollado las siguientes actuaciones en Aena Aeropuertos:

CERTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Conforme a los principios medioambientales y energéticos de Aena se hallan implantados y certificados sistemas de gestión ambientales (SGA) en base a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004 en todos los centros de la red de Aena Aeropuertos (excepto el helipuerto de Algeciras), al igual que todos los edificios de los Servicios Centrales de Aena Aeropuertos, totalizando 48 SGA certificados.

En 2012 se ha renovado la validez de los certificados SGA por nuevos períodos de 3 años en 18 aeropuertos: Madrid – Barajas, Ibiza, Menorca, Lanzarote, Málaga – Costa del Sol, Santiago, Gran Canaria, Sabadell, León, Logroño–Agoncillo, Salamanca, Ceuta helipuerto, Albacete, Vigo, Badajoz, Madrid – Cuatro Vientos, Murcia – San Javier, Burgos. Asimismo se renovó la fecha de validez del certificado de los Servicios Centrales de Aena Aeropuertos.

Conforme al Reglamento CE 1221/2009 de sistemas comunitarios de gestión y auditorías medioambientales (EMAS) se hallan adheridos los aeropuertos de Tenerife Sur y Menorca; en 2012 el primero renovó su certificado de adhesión y Menorca obtuvo su primer certificado por validez de tres años.

Asimismo se hallan implantados y certificados sistemas de gestión energética (SGE) en base a la Norma UNE-EN ISO 50001:2011 3 aeropuertos; de estos en 2012 obtuvo la certificación inicial por un período de tres años el aeropuerto de Reus.

PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

En 2012 se han llevado a cabo numerosas actuaciones encaminadas a la insonorización y aislamiento acústico en el entorno aeroportuario de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Málaga, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife-Norte, Bilbao, Pamplona, Ibiza, Vigo, A Coruña, La Palma, Valencia y Santiago de Compostela, suponiendo en total el aislamiento acústico de 490 viviendas.

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Durante el año 2012 se ha obtenido la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del aeropuerto de Drenaje en el aeropuerto de Alicante, así como las resoluciones ambientales de los proyectos de infraestructuras en los aeropuertos de Valencia y Palma de Mallorca.

Asimismo se ha realizado la revisión de más de 60 proyectos de infraestructuras aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea, analizando las características de la

actuación y el marco legal de aplicación, asesorando sobre la necesidad o no de someter los citados proyectos a algún tipo de trámite en relación con la evaluación de impacto ambiental y, en su caso, señalando cuál es el procedimiento más adecuado.

En relación con la evaluación ambiental estratégica se han obtenido la Memoria Ambiental del Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca, se continúa con la evaluación ambiental de los Planes Directores de los aeropuertos de Alicante, Fuerteventura, El Hierro, La Palma, San Sebastián y Tenerife-Norte y se ha iniciado la evaluación ambiental de las propuestas de revisión de los Planes Directores de: Asturias, Almería, Huesca-Pirineos, La Gomera, Logroño-Agoncillo, Melilla y Zaragoza.

CUMPLIMIENTO AMBIENTAL DE LAS RESOLUCIONES MINISTERIALES DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

En el ámbito del control y vigilancia ambiental del cumplimiento de las Memorias ambientales de Planes Directores emitidas, se han elaborado, a lo largo de 2012, los preceptivos Informes anuales de los aeropuertos de Córdoba, Ibiza, Menorca, Santiago, Valencia, Federico García Lorca Granada-Jaén, Vigo, Pamplona y Santander. Asimismo, se procedió a la elaboración y entrega ante la Autoridad Ambiental del Informe inicial de cumplimiento del aeropuerto de Son Bonet.

En relación al control y vigilancia del cumplimiento de las resoluciones administrativas de evaluación de impacto ambiental de proyectos constructivos, continúa esta actividad respecto de las diecinueve Declaraciones de Impacto ambiental en ejecución, a la que se añade este año, la Declaración del aeropuerto de Alicante mencionada, y respecto de las nueve resoluciones del denominado Anexo II relativas a los aeropuertos de Alicante, Gran Canaria, El Hierro, Lanzarote, Tenerife Norte, a las que en 2012, se incorporan Palma de Mallorca y Valencia.

Adicionalmente y a partir de marzo de 2012, se inició el control y vigilancia ambiental de la ejecución de los proyectos constructivos que, por su impacto en el medio, no deben ser evaluados por la Autoridad ambiental, si bien internamente son analizados y se definen una serie de medidas y requisitos para su ejecución, de conformidad con las directrices emitidas por la Autoridad ambiental y el actual marco legislativo.

EVALUACIONES ACÚSTICAS Y ATMOSFÉRICAS

Durante el año 2012, de acuerdo con Ley 5/2010 se aprobó el Real Decreto 769/2012, de 27 de abril, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca.

De otra parte y de acuerdo con los requisitos legales recogidos por la Ley 37/2003, del Ruido, durante el año 2012 se han elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a la segunda fase para los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona y Palma de Mallorca que se someterán próximamente a información pública.

Asimismo se ha finalizado la implantación del Sistema Corporativo de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SCMRS) en los aeropuertos de Alicante y Málaga-Costa del Sol, y Palma de Mallorca, instalando un total de 24 sonómetros en el entorno de estos aeropuertos. La instalación de estos sistemas, además de facilitar una información esencial para la gestión ambiental de los aeropuertos, ha permitido poner a disposición del público el mapa interactivo de estos aeropuertos, así como mejorar las versiones ya existentes en los aeropuertos de Barcelona – El Prat y Madrid – Barajas, continuando de esta manera con la política de transparencia informativa de Aena Aeropuertos.

En 2012 se ha realizado el cálculo y reporte de las huellas de carbono de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol. Los resultados han sido verificados por AENOR, de acuerdo a las normas UNE-ISO 14064-1:2006 y UNE-ISO 14064-3:2006, a fin de conseguir la certificación *Airport Carbon Accreditation*. El programa *Airport Carbon Accreditation* permite evaluar y reconocer, de manera independiente, los esfuerzos de los aeropuertos en la gestión y reducción de sus emisiones de CO_2. Establece un sistema de

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842645

acreditación basado en 4 niveles: "mapping" (inventario), "reduction" (reducción), "optimisation" (optimización) y "neutrality" (neutralidad), con compromisos progresivos de reducción de las emisiones de CO_2 asociadas a la actividad aeroportuaria. En 2012, obtuvieron dicha acreditación los aeropuertos de Madrid-Barajas ("reduction"), Barcelona-El Prat ("mapping") y Lanzarote ("mapping").

Respecto a estudios sobre la calidad del aire, en 2012 se ha realizado un análisis de la situación actual en el recinto aeroportuario y en el entorno de Madrid-Barajas, así como una evaluación de los resultados en función de los límites legales vigentes. Para la realización de dicho estudio, partió de los datos de la actividad del aeropuerto, la configuración física del mismo, los archivos meteorológicos que caracterizan el período temporal evaluado, así como toda la información necesaria para el cálculo del inventario de emisiones, teniendo en cuenta tanto fuentes fijas (consumo de grupos electrógenos, calderas, prácticas del SEI) como móviles (aeronaves, APUs, vehículos "handling", vehículos en accesos y aparcamientos).

Con todo ello, se actualizaron los valores obtenidos de la evaluación de la contaminación atmosférica del aeropuerto y se proporcionaron datos de la contribución de la actividad aeroportuaria al cómputo global de contaminación. Además, este estudio permitió determinar tanto los emplazamientos potencialmente más expuestos a la contaminación atmosférica, así como la influencia de cada una de las fuentes emisoras en el total para la propuesta y la puesta en marcha de futuras medidas, en caso de ser necesarias, incidiendo en los puntos más conflictivos en cuanto al riesgo de superación de los valores límite establecidos.

CARACTERIZACIÓN Y GESTIÓN DE SUELOS

Durante el año 2012, se han continuando con las labores iniciadas en años anteriores para preservar la calidad de los suelos de los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

Con la finalización de los estudios de caracterización, se dispone actualmente en cada aeropuerto de una red de piezómetros que permite realizar un control y seguimiento periódico para poder prevenir futuros episodios de contaminación. En este sentido y continuando con las labores iniciadas en años anteriores, se ha continuado realizando el seguimiento y control de los piezómetros en los aeropuertos que así lo han requerido.

Así mismo, se están realizando actuaciones de seguimiento y control de las parcelas concesionarias, especialmente en las instalaciones de combustible, al objeto de evitar contaminaciones cruzadas que puedan afectar a terrenos de Aena Aeropuertos. Hasta el momento se han realizado estas actuaciones en los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Bilbao, Ibiza, Málaga, Palma de Mallorca, Sabadell y Sevilla.

ENERGÍAS RENOVABLES

Durante el año 2012, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Desarrollo preliminar de la estrategia de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo.
- Modificación de la Redacción del PPT para la Concesión de Planta Fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote, donde se desplegará una instalación de hasta 2 MW de potencia nominal en autoconsumo según el marco normativo y energético vigente.
- Informe de viabilidad económica para documentar la conveniencia de plantear un contrato de concesión, y suministro de energía fotovoltaica.
- Propuesta de conexión de la Instalación fotovoltaica en el Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos en autoconsumo. Se elaboró un informe sobre la posibilidad de conectar la instalación fotovoltaica actualmente disponible pero en autoconsumo, con las modificaciones técnicas correspondientes.

- Propuesta para un sistema de control de la generación de energía desde las instalaciones de energías renovables instaladas en Aena Aeropuertos.
- Coordinación y desarrollo de un proyecto de energía Minieólica para el Aeropuerto de Lanzarote en colaboración con la UPM.
- Coordinación y desarrollo de dos proyectos de energía solar fotovoltaica en Autoconsumo para el Aeropuerto de Madrid - Barajas en colaboración con la UPM.
- Seguimiento del inicio del proyecto para el Aeropuerto de Lanzarote que se definirá en futuro proyecto en 2013.
- Celebración de reuniones diversas con IDAE y empresas del sector fotovoltaica y eólico, además de la asistencia a seminarios y congresos para el desarrollo de proyectos conjuntos, además de clarificar y conocer el marco normativo relativo a las Energías Renovables presente y las tendencias futuras.
- Ponencia en nombre de Aena Aeropuertos sobre "Energías renovables en Aeropuertos" en el congreso nacional de medioambiente CONAMA 2012.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Durante el año 2012 se han realizado estudios energéticos de los edificios Terminales de los aeropuertos de Alicante (T1), Almería, Girona, Jerez, La Gomera y Palma de Mallorca (Módulo C). También se han realizado estudios energéticos del Alumbrado de viales en los aeropuertos de Almería y Palma de Mallorca.

Se ha preparado la documentación correspondiente para la consecución de la Certificación del Sistema de Gestión Energética según la Norma UNE-EN ISO 50001:2011 para el edificio Terminal del Aeropuerto de Bilbao.

Para los aeropuertos en los que se realizó el Estudio Energético se han planificado y realizado actuaciones que mejoran el uso de la energía. Entre ellas destacan: mejoras del sistema de alumbrado, especialmente sustitución de lámparas por otras más eficientes e instalación y regulación de detectores de presencia en diferentes zonas; actualización del sistema de gestión de instalaciones; regulación de las temperaturas de consigna de instalaciones de climatización.

Se ha desarrollado el Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de Aena Aeropuertos. La finalidad de dicho Plan es establecer unos objetivos, programas y actuaciones para aumentar la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética en los aeropuertos de la red, todo ello en conformidad con la política medioambiental y energética de Aena Aeropuertos. Así mismo, se han elaborado unos cuadros de mando que deben facilitar el seguimiento de la implantación del Plan y cuantificar el grado de avance y consecución de los objetivos definidos.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842644

4 SERVICIOS AEROPORTUARIOS

12/2012

0,15 €

ATENCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

Aena Aeropuertos, desde julio de 2008, presta en todos sus aeropuertos españoles un servicio de asistencia a las Personas con Movilidad Reducida (en adelante, PMR), conforme al Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo en cualquier aeropuerto europeo, con independencia de su discapacidad.

Desde el punto de vista de la demanda, en 2012 se han realizado 1.074.931 asistencias en toda la red de Aena Aeropuertos, siendo la valoración del servicio por parte de las PMR muy positiva (4,72 sobre 5). El esfuerzo realizado por Aena Aeropuertos ha sido reconocido en distintos premios en materia de accesibilidad y asistencia universal de ámbito nacional e internacional:

- En julio de 2011, el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública concede a Aena el Premio Ciudadanía 2010 a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos por el Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.

- En enero de 2011, Aena recibe el premio Telefónica Ability Awards en la categoría de Mejor Institución Pública. Este galardón se entrega a aquellas empresas que ponen a la persona con discapacidad en el centro de la cadena de valor, al igual que cualquier otro segmento de clientes y potencian la innovación para lograr nuevos modelos de negocio sostenibles, capaces de cubrir las demandas de este colectivo.

- Actualmente, Aena Aeropuertos se encuentra en la Segunda Fase de los premios de Naciones Unidas "UN Public Service Awards", por el Servicio de Atención a Personas con Movilidad Reducida – PMR.

Colaboración en diferentes programas de accesibilidad (ICARUS, APSIS4all).

NUEVA POLÍTICA SANITARIA

Aena Aeropuertos dispone de la Política de Asistencia Sanitaria en los aeropuertos desde 2007, ya que desde hace mucho, dada la heterogeneidad de los aeropuertos de su red se había manifestado necesario un criterio para disponer de este servicio en función del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto. Dicha Política estipulaba que, en aeropuertos con tráfico superior a 1 millón pasajeros/año, debía haber presencia permanente en todo el horario operativo, de personal sanitario (mínimo DUE/ATS), bien de plantilla de Aena, bien de Asistencia Técnica contratada.

Ante la situación económica actual, Aena Aeropuertos revisó su Política Sanitaria, que en su edición de 2012 exige disponibilidad de servicio de asistencia sanitaria y de ambulancia a los aeropuertos con un tráfico superior a 8 millones de pasajeros comerciales al año (que suponen el 72,8% de todos los pasajeros comerciales de la red), estando en consonancia con la situación de la mayoría de los aeropuertos europeos.
Esta nueva Política Sanitaria, cumpliendo con las normas y métodos recomendados de la OACI, pretende mejorar la eficiencia de gestión, asegurando la calidad y seguridad, máxima prioridad de Aena Aeropuertos, teniendo en cuenta que la atención primaria de urgencia y el transporte sanitario de urgencia están garantizados en los aeropuertos españoles mediante el Régimen General de la Seguridad Social por el Estado Español.

GESTIÓN Y MANTENIMIENTO DE CARROS PORTAEQUIPAJES DE PAGO

En el último semestre del año 2012 se han iniciado los pasos para la revisión y actualización del servicio de Gestión y Mantenimiento de carros portaequipajes mediante la modalidad de pago por uso (excluyendose los carros de equipaje de mano), buscando mayor eficiencia organizativa, mejorar la gestión de los recursos humanos y una reducción de costes.

El importe anual de este servicio en toda la red es de 11,8 millones de euros. El 87% de este presupuesto (10,2 millones de euros) corresponde a los 7 aeropuertos de la red con más de ocho millones de pasajeros al año que son: Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Alicante.

En una primera fase, se ha previsto poner en marcha esta modalidad del servicio a lo largo de 2013 en esos siete aeropuertos, siendo el primero Madrid-Barajas. Posteriormente se estudiará una segunda fase para los aeropuertos con más de 4 millones de pasajeros cuyo coste anual del servicio es en su conjunto cercano al millón de euros, un 8,5% del total.

En el caso de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Alicante, se ha licitado este servicio por un importe máximo de 1.204.000 euros anuales (en la actualidad el gasto es aproximadamente 3.500.000 euros anuales) y con una duración del contrato de cuatro años. Actualmente se encuentra en fase de evaluación de ofertas, y se tiene previsto iniciar el proceso de instalación y puesta en funcionamiento en el segundo semestre de 2013 en cada uno de los recintos.

En los aeropuertos españoles, la tarifa que se va a emplear es de 1 euro por uso de carro, similar a la de otros aeropuertos europeos (Múnich, Hahn, Colonia y Dusseldorf, Milán, Génova, Turín o Roma (Fiumicino), Atenas, pero inferior a aeropuertos del Reino Unido (Bristol, Cardiff, Manchester, Leeds, Luton o Birmingham) donde oscila entre 1 y 2 libras.

PROGRAMA ASQ DE ACI. NIVELES CALIDAD PERCIBIDA

La mejora en la calidad de los servicios que se prestan en los aeropuertos a los clientes constituye uno de los principios estratégicos básicos de Aena Aeropuertos, de acuerdo con su condición de sociedad mercantil estatal prestadora de servicios aeroportuarios. Desde el año 2002 y a través del programa AEQual, Aena emprendió un riguroso proceso de seguimiento de la calidad del servicio prestado en sus aeropuertos a pasajeros, acompañantes y compañías aéreas.

En el último semestre del año 2012, se optó por añadir, mas valor si cabe, a dicha percepción de la calidad de los clientes aeroportuarios a través de la inclusión de los aeropuertos principales de la red de Aena Aeropuertos en el programa mundial ASQ (Airport Service Quality) de ACI (Airports Council International). Hasta un total de 33 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos han sido incluidos en este proyecto. Actualmente forman parte del mismo 220 aeropuertos de 50 países, incluyendo 60 de los 100 mayores del mundo.

Las primeras oleadas de encuestas se realizarán durante el primer trimestre del año 2013. Los 17 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros participarán en el programa principal ASQ con cuatro oleadas anuales. Los 16 aeropuertos siguientes por cifras de pasajeros se incluirán en el programa regional ASQ con dos oleadas anuales. Aena Aeropuertos conocerá a través de los informes posteriores sus puntos débiles y sus puntos fuertes, esta vez referenciados con el resto de aeropuertos mundiales participantes.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

Durante el año 2012 se ha puesto en marcha un programa de potenciación del marketing aeroportuario, con la finalidad de identificar y desarrollar nuevas rutas estratégicas a partir de los preceptivos análisis de viabilidad, utilizando para ello los mecanismos de bonificación de tarifas e incentivos más adecuados y efectivos en cada caso.

Con el fin de dar mayor visibilidad y repercusión al lanzamiento de nuevas rutas, se ha colaborado y mantenido un contacto permanente con las compañías aéreas en aspectos tales como la organización de actos relacionados con el vuelo inaugural, la publicidad en los medios propios de Aena Aeropuertos, comunicados de prensa, difusión en redes sociales, descuentos temporales en: aparcamientos, salas Vip, tiendas y restauración a sus pasajeros, etc.

A lo largo del año 2012, se ha participado en tres foros internacionales destacados: FITUR, Routes Europeo y Mundial, y las Conferencias de Slots de IATA (la 130 edición se celebró en junio en Barcelona como ciudad anfitrión por primera vez), y se ha mantenido contacto con 124 compañías aéreas, pertenecientes a 56 países, con el fin de facilitarles su labor y resolver aquellos temas que son considerados relevantes en el desarrollo de su actividad.

Adicionalmente Aena Aeropuertos se da a conocer mediante los portales de Internet The Route Shop (www.therouteshop.com) y Routes online (www.routesonline.com) en los que se coloca información relevante para los responsables de la planificación de la operativa de las compañías aéreas de cara a la promoción de rutas y el intercambio de información entre aeropuertos y compañías aéreas.

España es el 4º país del mundo en número de pasajeros, con más de 194 millones de pasajeros y cerca de 3.200 rutas, de las cuales cerca de 360 se han creado a lo largo del año 2012.

5 INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS

5.1. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Durante el año 2012 se ha seguido trabajando en la revisión y actualización de los Planes Directores de varios de los aeropuertos de la Red de Aena: A Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Burgos, Gran Canaria, El Hierro, Huesca-Pirineos, La Gomera, Lanzarote, La Palma, Logroño, Madrid-Barajas, Melilla, San Sebastián, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Zaragoza.

Adicionalmente, cabe señalar que se formuló, tramitó y obtuvo la publicación en el BOE nº 288, de 30 de noviembre de 2012, de la Orden por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999.

Se ha continuado realizando la actualización de las previsiones de tráfico a corto y largo plazo de todos los aeropuertos de la Red de Aena, que tienen como fin el determinar el tráfico de pasajeros y aeronaves, y sus variaciones anuales, así como su naturaleza - nacional o internacional- las nuevas compañías que operan en ellos y otros parámetros necesarios para la caracterización del tráfico aéreo. De forma complementaria a la estimación de la evolución del tráfico, se continúan realizando estudios de caracterización del perfil del pasajero que transita por los aeropuertos de Aena. Durante el año 2012 se han realizado Estudios de Movilidad del Modo Aéreo (EMMA) en 10 aeropuertos: Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca, Fuerteventura, Lanzarote, Sevilla, Girona y Jerez.

Esta información sobre el tráfico previsto es fundamental tanto para realizar un seguimiento de las actuaciones contenidas en los Planes Directores, basado en la comparación y análisis de los parámetros de oferta/demanda, como para la priorización de inversiones y las estimaciones presupuestarias.

Por lo que respecta a los Planes Especiales, durante 2012, se ha logrado la aprobación definitiva de los Planes Especiales de los Aeropuertos de Pamplona y Sevilla; la aprobación inicial del Plan Especial de Protección Aeroportuaria de Barcelona y se ha iniciado la tramitación urbanística de los Planes Especiales de los Aeropuertos de Córdoba, Son Bonet y Valencia.

Además, se ha continuado colaborando con las diversas Administraciones Públicas para la aprobación definitiva del resto de Planes Especiales aeroportuarios actualmente en tramitación.

Asimismo, y para conseguir la integración territorial del Aeropuerto en su entorno, se han seguido elaborado los numerosos informes urbanísticos solicitados, referentes tanto por la administraciones Central, como por las Territoriales y Locales, a la vez que se ha colaborado con la Dirección General de Aviación Civil en sus informes a los planeamientos urbanísticos y territoriales.

También se han elaborado y aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, los Proyectos de Ordenación: Sector Centro y Edificio de Oficinas de Iberia; ambos relativos al Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Para mejorar la conexión intermodal avión-tren de alta velocidad en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, se ha creado un Grupo de trabajo coordinado por la Secretaría de Transportes del Ministerio de Fomento, donde Aena participa activamente a través de la Dirección de Planificación y Medio Ambiente.

Durante el año 2012 se han elaborado las propuestas de establecimiento, modificación o confirmación de las Servidumbres Aeronáuticas de los aeropuertos de Girona, Ibiza, Fuerteventura, La Gomera, Lanzarote, San Sebastián, Pamplona y Vigo. Por otro lado, conforme a los requerimientos de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, se ha realizado un proceso de información al público para las Servidumbres Aeronáuticas de los aeropuertos de A Coruña, Asturias, Barcelona, Córdoba, El Hierro, Federico García Lorca Granada-Jaén, Santiago y Sevilla así como para el helipuerto de Algeciras.

También se han completado los estudios de Detección, Evaluación y Valoración de Obstáculos (DEVOs) situados en el área de afección de las Servidumbres Aeronáuticas, o propuestas de modificación de éstas, de los aeropuertos de Barcelona, Bilbao, Córdoba, Gran Canaria, Ibiza, Logroño, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca/Son San Juan, Palma de Mallorca/Son Bonet, Valencia y del helipuerto de Ceuta.

Con relación a la certificación de los aeropuertos de Aena-Aeropuertos articulada por el Real Decreto 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, se han llevado a cabo las evaluaciones de obstáculos que afectan a las Servidumbres Aeronáuticas de los aeropuertos de Jerez, La Gomera, Málaga, Palma de Mallorca, Sabadell, Huesca-Pirineos, Melilla, Almería, Burgos, Girona, El Hierro, Lanzarote y helipuerto de Ceuta, para verificación del cumplimiento de las disposiciones al efecto recogidas en el Reglamento de certificación de aeropuertos de competencia del Estado.

Además y a solicitud de la DGAC, se han elaborado múltiples informes de viabilidad de desarrollos urbanísticos en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas.

Durante el año 2012 se han actualizado las ediciones de los Estudios de Capacidad/Demanda de 16 aeropuertos de la red de acuerdo a la programación de infraestructuras vigentes y a la demanda disponible. Los estudios actualizados corresponden a los aeropuertos de A Coruña, Bilbao, La Palma, Vitoria, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona, El Hierro, Ibiza, Fuerteventura, León, Málaga, Valencia, Palma de Mallorca, San Sebastián y Alicante.

En este sentido se ha llevado a cabo la realización de los cálculos de ratios *IBI/m² /tipología constructiva* y simulación del IBI a repercutir a los titulares de los contratos de arrendamiento en los aeropuertos, como consecuencia de la desaparición de las

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842642

concesiones administrativas con la segregación de AENA en Aena Aeropuertos, S.A. y AENA E.P.E.

12/2012

Se han actualizado y cargado en el SAOS las siguientes cartografías exteriores asociadas a Ortoimágenes Satélite: La Palma, Córdoba, Badajoz, Burgos, A Coruña, Bilbao, Madrid-Cuatro Vientos, Pamplona, San Sebastián, Tenerife Sur, Valladolid, Albacete, Valencia, Lanzarote, Palma de Mallorca, Barcelona, Málaga, Madrid-Barajas, Tenerife Norte, Granada, Murcia, Menorca y Alicante.

Se han actualizado y cargado en el SAOS las siguientes Ortoimágenes Satélite: Valladolid, Albacete, Valencia, Lanzarote, Palma de Mallorca, Barcelona, Málaga, Madrid-Barajas, Tenerife Norte, Granada, Murcia, Menorca, Alicante, Santander, Sevilla, Fuerteventura, Melilla, La Palma, Santiago, Vitoria, Gran Canaria, Ibiza, A Coruña, Reus y Girona.

Se han efectuado actuaciones relativas a la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) en los aeropuertos de Córdoba, Gran Canaria, Granada, León, Logroño Madrid-Barajas, Tenerife Sur, Vigo y Vitoria.

Además, se han dado por finalizada la revisión completa de la RCTA de los Aeropuertos de A Coruña, Albacete, Alicante, Almería, Badajoz, Bilbao, Granada, Ibiza, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Son Bonet y Vitoria.

En el año 2012 se han realizado las simulaciones de movimiento de aeronaves requeridas para la certificación de los aeropuertos de Asturias, Almería, Bilbao, Burgos, Granada, Ibiza, Girona, Lanzarote, Logroño, Palma de Mallorca, Pamplona, Sabadell, Valencia y Vitoria; y simulaciones de movimiento de aeronaves para el diseño y la optimización de las plataformas de los aeropuertos de Alicante, Burgos, Granada, Huesca, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Melilla, Murcia, Pamplona, Sabadell y Valencia.

5.2. INFRAESTRUCTURAS

Durante el año 2012, se ha continuado desarrollando las siguientes actividades:

- Redacción de proyectos y ejecución de las obras e instalaciones planificadas, contribuyendo a la mejora de la calidad y al desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.
- Planificación, coordinación e implantación de las actuaciones precisas para garantizar la puesta en explotación de las ampliaciones de aeropuertos, incluyendo la definición y realización de las pruebas de explotación necesarias a tal fin.
- Supervisión, planificación, coordinación e impulso de las funciones y servicios de gestión de las tecnologías de la información y comunicaciones de la organización, para garantizar la eficiencia de las actuaciones en dicho ámbito, incluidas las políticas, normas y estándares de aplicación.

Todo ello manteniendo los más altos niveles de seguridad en la prevención de los riesgos laborales, de las personas y los bienes, garantizando el cumplimiento de las prescripciones contenidas en las declaraciones de impacto ambiental y contribuyendo al incremento de los recursos generados por la organización, garantizando su viabilidad económica y cumpliendo cuantas normas y directrices le sean de aplicación, conforme a la legislación vigente:

- Seguridad y Prevención: Manteniendo los más altos niveles de seguridad, bajo un enfoque de seguridad integral, garantizando el cumplimiento de la legislación vigente en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales, continuando con trabajos y acciones relativas al sistema de seguridad aeroportuaria, y en lo referente a la seguridad informática acometiendo programas de revisión para la reducción de vulnerabilidades.

- Aseguramiento de la calidad: Dirigiendo, programando, supervisando y coordinando tanto las actividades y acciones referentes al desarrollo y seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad propias de la Dirección, como las actividades relativas a la realización de auditorías técnicas y auditorías de las ventas de los arrendatarios de los aeropuertos de 1º y 2º nivel. Además, se continuaron los trabajos de normalización de sistemas en la red de aeropuertos, en particular, los sistemas de control de instalaciones [SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition)].
- Medio Ambiente: Gestionando todas aquellas acciones y actuaciones necesarias para la realización de los diferentes estudios, proyectos e informes requeridos tanto por las declaraciones de impacto ambiental, como por los documentos ambientales, llevando su control desde la fase de proyectos hasta la de finalización de la obra. Así mismo, se ha colaborado en la elaboración y tramitación de los estudios de impacto ambiental de las obras.

En lo que respecta a las inversiones aeroportuarias, en 2012 se centraron en las siguientes áreas de actividad:

- La ejecución y puesta en explotación de proyectos asociados a nuevas infraestructuras aeroportuarias.
- Las actividades asociadas al cumplimiento del RD 862/2009 de certificación de aeropuertos competencia del Estado.
- El desarrollo, evolución y despliegue de aplicaciones informáticas tanto para el soporte a las operaciones como para la gestión del negocio aeroportuario y la gestión empresarial.

Todas las áreas se desarrollaron dentro de la política general de reducción de costes, eficiencia en los procesos y una apuesta clara por la innovación tecnológica. En esta línea se han acometido e iniciado programas de modernización de infraestructuras TIC [CUPPS (Common Use Passengers Processing System), CDM (Colaborative Decision Making)].

Cabe destacar, durante este año 2012, por su impacto comercial, la puesta en marcha de dos proyectos estratégicos para Aena Aeropuertos S.A.:

- El desarrollo de una aplicación para smartphones.
- La implantación como servicio en la "nube" de una web corporativa para la reserva de plazas de aparcamiento.

Así mismo se iniciaron actuaciones para facilitar a los usuarios, a través de la web pública, el acceso a la información del aeropuerto: tiendas, restauración, aparcamientos, etc. y se ha continuado con las actividades de implementación de la sede electrónica de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

Además en el ejercicio 2012, ante la nueva estrategia de la actividad comercial de Aena Aeropuertos, se han realizado diversos estudios y proyectos de remodelación y ampliación de las Zonas Comerciales de diversos aeropuertos de la red entre los que destacan los correspondientes a los aeropuertos de Madrid Barajas:T4 y T4S, y Málaga.

Por último, señalar que finalizaron los Planes Especiales de Aeropuertos denominados. Plan Málaga y Plan Levante (Valencia), con la puesta en servicio, el 3 de mayo de la segunda pista de vuelo (12-30) en el aeropuerto de Málaga, y el 1 de agosto de la ampliación del edificio terminal T-2 en el aeropuerto de Valencia tras haberse realizado tanto las pruebas básicas, como las de instalaciones y las correspondientes a las aeronaves.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

5.2.1 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS FINALIZADAS

BL1842641

12/2012

Las principales actuaciones inversoras finalizadas durante el año 2012 han sido:

TÍTULO	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Adecuación del edificio terminal al diseño funcional. Aeropuerto de Ibiza	59,4
Ampliación del terminal T-2. Aeropuerto de Valencia	37,3
Ampliación aparcamiento público 2ª fase. Aeropuerto de Valencia	21,3
Remodelación plataforma fase II. Aeropuerto de Palma de Mallorca	19,6
Remodelación del Sistema Eléctrico y Control. Aeropuerto de Lanzarote	13,2
Unificación de tensiones y mejoras de la Red de Distribución y Gestión Eléctrica. Aeropuerto de Tenerife/Sur	11,7
Adecuación pista 02-20 y otras obras complementarias Fase I, Aeropuerto de Barcelona	9,4
Ampliación zona espera aeronaves. Aeropuerto de Alicante	8,7
Adecuación del campo de vuelos. Aeropuerto de Bilbao	7,8
Adecuación campo de vuelos fase II. Aeropuerto de Valencia	7,4
Reparación pavimento pista y calles de rodaje. Aeropuerto de Menorca	7,1
Demolición edificaciones 1ª ampliación plataforma borde este. Aeropuerto de La Palma	7,0
Recrecido de pista. Aeropuerto de Alicante	6,9
Urbanización plan especial ordenación subsistema protección ambiental. Aeropuerto de Barcelona	6,6
Adecuación de plataforma. Aeropuerto de Lanzarote	5,6
Techado y ampliación patio de carrillos. Aeropuerto de Asturias	5,5
Nuevos caminos y viales de acceso a zona entre pistas 18-36. Aeropuerto de Madrid/Barajas	5,2
Actuación plataforma. Aeropuerto de Asturias	4,6
Actuaciones en campo de vuelos para la certificación del aeródromo. Aeropuerto de Gerona	4,6
Adecuación del campo de vuelos. Aeropuerto de Fuerteventura	3,7
Nuevas zonas comerciales en los terminales T1, T2 y T3. Aeropuerto de Madrid/Barajas	3,4
Acondicionamiento de márgenes de pista y calles de rodadura. Aeropuerto de Tenerife Norte	3,2
Traslado de Cámaras Reguladoras. Aeropuerto de Ibiza	2,4

5.2.2 PRINCIPALES ACTUACIONES PUESTAS EN SERVICIO

Las actuaciones de ampliación y/o modernización abarcan, sin excepción, a todos los aeropuertos de la Red Aena. Las principales actuaciones puestas en servicio durante el año 2012 han sido:

Ampliación campo de vuelos. Aeropuerto de Málaga

Nueva Área Terminal. Aeropuerto de La Palma
(Torre de Control integrada en Edificio terminal)

Nuevo Edificio Terminal T-2. Aeropuerto de Valencia

Adecuación Edificio Terminal. Aeropuerto de Ibiza

Ampliación Edificio Terminal Zona Sur. Aeropuerto de Vigo

Sistema automatizado inspección equipajes. Aeropuerto de Fuerteventura

Ampliación Aparcamiento Vehículos. Aeropuerto de Sevilla

Nueva Torre de Control. Aeropuerto de Pamplona

Inspección de equipajes ampliación área terminal Lote 3.- Málaga

SIEB terminal T2. Aeropuerto de Valencia

Nueva Torre de Control. Aeropuerto de La Palma

Contrato Marco: Pasarelas + equipos. Aeropuertos de:
Ibiza, La Palma, Madrid/Barajas, Tenerife/Norte y Valencia

Suministro e instalación del equipamiento de información al público, facturación y embarque e informática requerido para las nuevas infraestructuras

SIEB. Aeropuerto de Murcia/San Javier

Ampliación de la Red de Comunicaciones Móviles TETRA. Aeropuerto de Madrid/Barajas

Renovación del Sistema de Almacenamiento que da soporte a los servicios críticos. SSCC de Aena Aeropuertos, S.A.

Construcción e instalación de Centro de Proceso de Datos. Aeropuerto de Valencia

Ampliación de la Red Multiservicio. Aeropuerto de Valencia

Ampliación sistema inspección Equipajes en bodega. Aeropuerto de Asturias

Torre de control de Plataforma. Aeropuerto de Madrid/Barajas

Torre de control de Plataforma. Aeropuerto de Barcelona

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842640

5.2.3 PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS EN CURSO

12/2012

Las principales actuaciones inversoras en ejecución durante el año 2012 han sido:

	IMPORTE ACTUACIÓN (millones de €)
Ampliación Edificio Terminal del Aeropuerto de Gran Canaria	176
Ampliación pista. Aeropuerto de Coruña	59,3
Ampliación Edificio Terminal del Aeropuerto de Vigo	53,1
Central Eléctrica. Aeropuerto de Málaga	24,0
Nueva central eléctrica y reforma sistema eléctrico, Valencia	17,1
Acondicionamiento áreas de aparcamiento, Reus	15,3
Remodelación de la actual Central Eléctrica y Subestaciones. Aeropuerto de Gran Canaria	14,7
Adecuación de canales y resas campo de vuelo. Aeropuerto de, Barcelona	13,5
Regeneración plataforma, Sevilla	10,9
Contrato Marco: Pasarelas + equipos. Aeropuertos de: Gran Canaria y Vigo	10,6
Construcción edificio aparcamiento P3, Gran Canaria	10,4
Nueva Central Eléctrica. Aeropuerto de Asturias	10,2
Adecuación campo de vuelos. Aeropuerto de Vigo	9,7
Adecuación plataforma de estacionamiento de aeronaves, Aeropuerto de Zaragoza	9,0
Mejora de las losas de la plataforma. Aeropuerto de Tenerife Norte	8,4
Desarrollo y mejora espacios comerciales en T4 y T4S. Aeropuerto de Madrid/Barajas	8,1
Ampliación plataforma norte/sur. Aeropuerto de Gran Canaria	6,9
Mejoras funcionales edificio terminal y varios sistemas iluminación entorno aeroportuario. Aeropuerto de Tenerife Sur	6,5
Prolongación de galería visitable zona servicio. Aeropuerto de Valencia	6,4
Integración ambiental y paisajística zona 2. Aeropuerto de, Málaga	5,5
SIEB ampliación edif. terminal Lote 2: instalación hipódromos y línea HUB. Aeropuerto de Gran Canaria	5,2
Instalación de luces de eje en las rodaduras de Push-Back de las plataformas. Aeropuerto de Barcelona	4,8
Zonas comerciales. Aeropuerto de Gran Canaria	4,5
Adecuación y mejora del sistema de climatización del edificio terminal. Aeropuerto de Tenerife Norte	4,5

Remodelación sala de llegadas. Aeropuerto de Palma de Mallorca	3,9
Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida al edificio terminal. Aeropuerto de Bilbao	3,3
SIEB ampliación edif. terminal Lote 2. Aeropuerto de Ibiza	3,2
Suministro con instalación para la ampliación distribución de continuidad CELA. Aeropuerto de Barcelona	2,8
Integración de máquinas de inspección de estándar 2. Aeropuertos de: Barcelona, Gran Canaria, Ibiza, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife/Sur, Valencia,Valladolid	2,7
Adaptación de normativa y creación de plataforma de servicios de sede electrónica (Ley 11/2007)	2,2
Suministro e instalación de equipamiento y desarrollo evolutivo de aplicaciones para el proyecto Ágora	2,1
Ampliación de la Red Multiservicio. Aeropuerto de Gran Canaria	2,0
Suministro e instalación del equipamiento de electrónica de la Red Multiservicio en los CPDs de SSCC	1,7
Actualización de la Red Multiservicio y Red de Vídeo. Aeropuerto de Tenerife Sur	1,3
Actuaciones en instalaciones eléctricas de B.T. Aeropuerto de A Coruña	1,2
Renovación de la Red Multiservicio. Aeropuerto de Bilbao	1,0

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842639

6 EFICIENCIA ECONÓMICA Y VIABILIDAD FINANCIERA

12/2012

Aena Aeropuertos ha elaborado un Plan Estratégico para el periodo 2012-2016, concebido con el objetivo de orientar todos los esfuerzos hacia su puesta en valor y conseguir que sea una empresa económicamente rentable de referencia mundial, y poder contribuir al desarrollo del transporte aéreo en nuestro país y a la conectividad interterritorial.

Este Plan Estratégico de Aena Aeropuertos establece las prioridades de la compañía en el citado periodo 2012-2016, y se lleva a cabo para los aeropuertos de la red, con un enfoque orientado a maximizar la eficiencia en costes y la estricta rentabilidad económico/social de las inversiones aeroportuarias.

Las actuaciones y medidas más importantes adoptadas y puestas en marcha en 2012, dentro del citado Plan Estratégico, son las siguientes:

6.1 MEDIDAS DE CONTROL Y REDUCCIÓN DE GASTOS

Los planes de optimización y reducción de gastos iniciados en 2008 han tenido su continuidad en años sucesivos. En el año 2012, la aplicación de una rigurosa política de austeridad, junto con un estricto control del gasto y un cambio en la gestión de la compañía ha conseguido que Aena Aeropuertos haya experimentado un ahorro de aproximadamente 96 millones de € en comparación con 2011.

En otros gastos de explotación el ahorro ha sido de 87 Millones de €, siendo las principales medidas aplicadas las siguientes:

- Entrada en vigor del Plan de Eficiencia Aeroportuaria.
- Adaptación y mejora de los procedimientos a los actuales niveles de tráfico.
- Reorganización de servicios.
- Renegociación de contratos y suministros con proveedores de materiales y servicios.
- Reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales.

En lo relativo a gastos de personal el ahorro ha alcanzado los 9 Millones de € (sin tener en consideración el efecto ERE), y las principales partidas de ahorro han sido fruto de las siguientes actuaciones:

- Ajuste de la estructura organizativa, con una reducción de puestos directivos y de estructura.
- Congelación salarial.
- No cobertura de bajas.
- Reducción de horas extras y gastos de viaje

6.2 ACTUACIONES RELATIVAS A LOS ESPACIOS (INGRESOS FUERA DE TERMINAL) Y SERVICIOS COMERCIALES

En 2012 los Ingresos Comerciales y fuera de terminal de Aena Aeropuertos S.A. alcanzaron la cifra de 679,1 millones de euros.

Teniendo en cuenta que el tráfico de pasajeros descendió un -5,0%, el ratio de Ingresos Comerciales por pasajero comercial se incrementó hasta los 3,46 euros, frente a los 3,20 euros por pasajero comercial del año 2011.

En líneas generales, cabe destacar la aportación de estos ingresos en el año 2012 de los 7 primeros aeropuertos de la red, que ha supuesto un 77,3% del total de ingresos comerciales (Madrid-Barajas 26,4%, Barcelona-El Prat 20,1%, Palma de Mallorca 8,3%, Málaga-Costa del Sol 7,8%, Alicante 5,6%, Tenerife Sur 4,6% y Gran Canaria 4,6%).

El conjunto de esta actividad agrupada por líneas de negocio, ordenadas según el peso relativo sobre el total de ingresos comerciales, se ha repartido de la siguiente manera:

TV & DF	122,0	18,2%
Alquiler de vehículos	95,6	14,3%
Aparcamientos	91,5	13,7%
Restauración	84,0	12,6%
Tiendas	77,1	11,5%
Arrendamientos	65,8	9,8%
Suministros	49,1	5,8%
Explotaciones comerciales	31,7	4,7%
Publicidad	25,0	3,7%
CLASA	23,5	3,5%
Salas	13,5	2,0%
Otros (Exp. Agricol. Film)	0,3	0,1%

Durante el año 2012, se ha mejorado el rendimiento de la superficie comercial con acciones como el incremento de la superficie mediante el diseño de tiendas pasantes para la optimización de flujos e incremento de la penetración, la mejora del Mix comercial, la atracción de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional tanto en Retail como en Restauración y acciones de promoción y marketing. El objetivo final ha sido mejorar la potencialidad de las principales líneas de negocio: tiendas, restauración, aparcamientos, alquiler de vehículos, publicidad, arrendamientos, etc. para maximizar el incremento de los ingresos comerciales.

Por líneas de negocio, durante el año 2012, destacan las siguientes actuaciones:

- TV (Travel Value) & DF (Duty Free): En junio de 2012, mediante un procedimiento de subasta para garantizar la máxima transparencia y una significativa mejora de los precios ofertados, se licitó el mayor concurso de tiendas libres de impuestos del mundo (explotación comercial de la actividad de Duty Free, Duty Paid asociado y multitiendas canarias en régimen fiscal asimilable), mediante tres lotes, para un total de 26 aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

La adjudicación del negocio de Duty Free, en diciembre de 2012, ha supuesto una mejora significativa de los cánones, pasando en los lotes 1 y 2 del 27% al 37% y en el lote 3 (aeropuertos canarios) al 31,7%.

World Duty Free Group España S.A. ha sido adjudicatario del lote 1 que comprende 11 aeropuertos, entre ellos el de Madrid-Barajas y la explotación comercial de 38 puntos de venta que ocupan 18.200 m^2 así como del lote 2 que comprende 9 aeropuertos entre ellos el de Barcelona-El Prat y la explotación comercial de 29 puntos de venta que ocupan 18.700 m^2. Por su parte, Canariensis, filial del grupo Aldeasa, como adjudicatario del lote 3 que comprende 6 aeropuertos canarios, se encargará de la gestión de 13 puntos de venta que ocupan 8.000 m^2. La oferta comercial antes de la adjudicación del expediente era de 33.000 m^2 aproximadamente. Una vez concluya la ejecución del nuevo concurso, se alcanzará una superficie comercial de unos 45.000 m^2, lo que supone un incremento del 36,4%.

Además del elevado nivel de las ofertas técnicas que reflejan la amplia experiencia y el profundo conocimiento de los adjudicatarios, los operadores se ha comprometido a realizar importantes inversiones y nuevos diseños (espacios, conceptos, modelos comerciales, canales de promoción y venta, medios tecnológicos, etc.) en las 80 tiendas de los aeropuertos, lo que redundará en una mejor imagen de los centros y un mayor atractivo para los pasajeros.

La actividad de TV & DF ha supuesto en 2012 un 18,2% de los ingresos comerciales de Aena Aeropuertos, y prácticamente la mitad de los 80 puntos de venta se encuentran en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat.

- Alquiler de vehículos: En lo relativo a rent a car destacar que se ha facilitado el establecimiento de segundas marcas de los arrendatarios de alquiler de vehículos, acogiéndose a esta posibilidad Avis, Hertz, Europcar y Atesa, y se han entregado nuevas superficies en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat.
- Aparcamientos: Se han realizado numerosas acciones para mitigar la caída de ingresos prevista como consecuencia del descenso del tráfico de pasajeros: cambios en los precios (exenciones de la primera media hora en aeropuertos insulares y Melilla e implantación de nuevos productos y tarifas en otros aeropuertos), implantación de la gestión de reservas en varios aeropuertos (Bilbao, Melilla, Alicante y Vigo) y numerosas acciones de marketing (plan de comunicación en radio, en medios propios del aeropuerto y en la página Web). Pese a ello, se ha producido una caída de los ingresos, como consecuencia, fundamentalmente, del descenso del tráfico nacional de pasajeros (-12,5% respecto al año 2011).
- Restauración: Las principales actuaciones se han desarrollado en los aeropuertos de Tenerife Sur (lanzamiento de un nuevo concurso y puesta en marcha de la nueva restauración del aeropuerto), Gran Canaria (puesta en marcha de la mitad de los puntos de venta), Valencia (puesta en marcha de los puntos de restauración), y Madrid-Barajas (inicio y publicación de los expedientes de todos los puntos de la T123 y T4).
- Tiendas: Se han realizado numerosas actuaciones en los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos, entre las que destacan las siguientes:
  - Aeropuerto de Barcelona El-Prat: Remodelación de la oferta comercial de la T2 mediante 9 concursos (moda, complementos, óptica, moda, multimedia, prensa, regalos, zapatería y electrónica) y actuaciones para adecuar la remodelación por obras del Sky Center de la T1 (modificaciones de 10 expedientes).
  - Aeropuerto de Menorca: Licitación mediante 6 concursos de la mayoría de la oferta comercial (zapatería, bisutería, regalos, moda, dulces, multimedia y agroalimentarios).
  - Palma de Mallorca: Nueva oferta comercial (licitación de varios concursos).

- Tenerife Sur: Licitación de la mayoría de los locales mediante 11 concursos con actividades diversas (moda, bisutería, baño, prensa, dulces, productos típicos, artesanía, zapatería, alto standing).
- Para completar la oferta comercial en el resto de aeropuertos de la red se han realizado aproximadamente 50 actuaciones (concursos o prórrogas de expedientes).

- Arrendamientos: La disminución de ingresos en esta línea de negocios está provocada fundamentalmente por la quiebra de Spanair que ha afectado a 16 aeropuertos, y el abandono de espacios como consecuencia de la situación económica (CESSNA, aviación general, INECO, etc.).

  En materia de gestión inmobiliaria, durante el año 2012 se han puesto en marcha numerosas actuaciones, entre ellas las siguientes:

  - Estudio de precios de los activos inmobiliarios en los aeropuertos.
  - Definición e implantación de nuevas tarifas para terrenos.
  - Estrategia y pre comercialización del antiguo terminal de Alicante y del campo de Golf de Barcelona.
  - Licitación del concurso de FBO del aeropuerto de Madrid-Barajas.
  - Establecimiento de un convenio de colaboración con EADS/CASA para la cesión de terrenos, naves y prestación de servicios.
  - Inicio de la licitación del hangar para mantenimiento a terceros en el aeropuerto de Málaga.

- Publicidad: El descenso en los ingresos en concepto de publicidad respecto del año 2011 se debe a una situación de debilidad coyuntural (crisis económica actual), a lo que se ha sumado una ausencia de la comercialización, y por tanto de la contratación de campañas, como consecuencia del fin de la concesión que tuvo lugar el pasado 31 de diciembre de 2012.

  Con la premisa de incrementar los ingresos de esta línea de negocios, durante el año 2012 se ha realizado un análisis de las mejores prácticas en el ámbito internacional y se ha redefinido la estrategia del negocio publicitario con la participación de los agentes involucrados.

  Tras este análisis, y con el objetivo de adecuar la publicidad a las nuevas tendencias como son el desarrollo de soportes digitales o mayores niveles de interacción con los consumidores, en el mes de mayo de 2012 se sacó a licitación pública la explotación comercial de la actividad publicitaria y promocional de los aeropuertos de la red. El nuevo concurso, dividido en 4 lotes, tiene un ámbito temporal de 6 años prorrogables, e incorpora la posibilidad de los gestores de percibir bonificaciones por superar los objetivos, la redefinición del canon mínimo mensual en uno anual, la incorporación de patrocinios, o la necesidad de cumplir un Acuerdo de Nivel de Servicio sobre la calidad de los servicios prestados.

  En septiembre de 2012 se adjudicaron los lotes 1 a 3 correspondientes al negocio en la zona noroeste, sureste y balear a CEMUSA-Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A., y el lote 4 para los aeropuertos canarios a Juan José Fuentes Tabares S.L.U. Con el nuevo modelo de negocio se estima un aumento potencial de los ingresos de más de un 30% a lo largo del periodo de arrendamiento.

- CLASA: El Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal que aprobó el Gobierno en el mes de marzo de 2012 y que contempla la extinción de filiales, se ha materializado con la fusión por absorción de CLASA (Centros Logísticos Aeroportuarios, SA) por parte de Aena Aeropuertos que se hizo efectiva el pasado 1 de diciembre de 2012. Con ello, la filial se extingue y Aena Aeropuertos comienza a operar subrogada en la posición contractual de

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BI 1842637

12/2012

- CLASA: El Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal que aprobó el Gobierno en el mes de marzo de 2012 y que contempla la extinción de filiales, se ha materializado con la fusión por absorción de CLASA (Centros Logísticos Aeroportuarios, SA) por parte de Aena Aeropuertos que se hizo efectiva el pasado 1 de diciembre de 2012. Con ello, la filial se extingue y Aena Aeropuertos comienza a operar subrogada en la posición contractual de CLASA respecto de todos los contratos suscritos por esta última. Se ha comenzado a elaborar un plan estratégico a corto plazo, que pondrá en marcha de inmediato, así como un plan de Comités facilitadores del negocio de carga aérea.

6.3 CONTRATACIÓN GENERAL DE PROVEEDORES

Durante el ejercicio 2012 el importe total de adjudicado por Aena Aeropuertos ascendió a 518,1 millones de euros, impuestos excluidos.

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 88,1% (456,5 millones de euros) del total, frente al 11,9% (61,6 millones de euros) contratado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente:

Inversión centralizada	
Obras.....	8,5 millones de euros
Suministros	69,4 millones de euros
Asistencias, Consultorías y Servicios .	6,3 millones de euros
Gastos centralizados	
Suministros	189,7 millones de euros
Asistencias y Servicios	182,6 millones de euros
Inversión descentralizada:	
Obras.....	21,1 millones de euros
Suministros	5,4 millones de euros
Asistencias, Consultorías y Servicios .	3,1 millones de euros
Gastos descentralizados:	
Obras.....	1,1 millones de euros
Suministros	5,6 millones de euros
Asistencias y Servicios	25,3 millones de euros

Las diez contrataciones más significativas por importe con centros destinatario de aeropuertos referentes a expedientes de inversión adjudicados durante el ejercicio 2012, son las que se detallan a continuación:

DSI 592/2011	Acuerdo marco de equipamiento de redes de comunicaciones.	31.747.154
SEG 148/2012	Sustitución equipos inspección EDS actuales. Sistema tratamiento equipaje para el cumplimiento Norma 2 requerimientos funcionamiento máquinas EDS (5 Lotes).	20.088.087
DIN 236/2012	Desarrollo y mejora de espacios comerciales T4 y T4S. Aeropuerto de Madrid-Barajas.	8.078.394
SEG 209/2012	Suministro e instalación nuevos equipos automáticos detectores explosivos norma 2 integrables servidor matriz actual (3 Lotes).	6.376.039
DSI 539/2011	Servicios de migración a la nueva plataforma de uso compartido de Aena Aeropuertos.	3.198.000
DIN 238/2012	Adaptación del SATE e integración de nuevos equipos automáticos detectores de explosivos de norma 2 (11 Lotes).	2.796.679
SEG 773/2011	Suministro e instalación de Rayos X convencionales. Varios anchos de túnel para varios aeropuertos. Compatibles Smiths (3 Lotes).	2.014.272
DSI 44/2012	Actualización de la red multiservicio y la red de vídeo. Aeropuerto de Tenerife Sur.	1.713.149
DIN 188/2012	A. T. para la redacción de proyectos incluyendo las puestas en explotación de las ampliaciones y de los nuevos proyectos.	1.185.915
BCN 750/2012	Infraestructuras para la ampliación de superficie comercial en Sky Center de T1.	1.171.176

Las diez contrataciones más significativas por importe con centros destinatario de aeropuertos referentes a expedientes de gasto adjudicados durante el ejercicio 2012, son las que se detallan a continuación:

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL1842636

TÍTULO

12/2012

DIA 40/2012	Suministro de energía eléctrica para los centros gestionados por Aena (2012-2014) (8 lotes).	185.452.036
MAD 250/2012	Mantenimiento y operación del sistema automático de conexión entre T4 y T4S del aeropuerto de Madrid/Barajas.	40.906.750
BCN 115/2012	Servicio de seguridad en el aeropuerto de Barcelona -El Prat servicio de inspección de pasajeros y equipajes de mano (3 Lotes).	17.505.790
MAD 104/2012	Servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR) en el aeropuerto de Madrid-Barajas (2 lotes).	16.184.640
AGP 500/2011	Servicio de limpieza del aeropuerto de Málaga.	7.745.476
BCN 768/2011	Operación y mantenimiento del SATE de la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat.	6.800.000
MAD 673/2011	Mantenimiento de: edificios terminales, sistemas de control, extinción de incendios y señalización estática en aeropuerto Madrid-Barajas (8 lotes).	6.427.716
DEA 120/2012	Servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR) en Aena Aeropuertos (6 lotes).	6.407.389
MAD 24/2012	Mantenimiento y operación de los sistemas de inspección de equipaje de bodega. Aeropuerto Madrid/Barajas (3 lotes).	5.039.386
DSI 85/2012	Servicios de desarrollo y mantenimiento de las aplicaciones de gestión empresarial de Aena Aeropuertos.	4.730.232

6.4 CONTRATACIÓN COMERCIAL DE CLIENTES

Durante el ejercicio 2012 el volumen total de contratación adjudicada relativa a Arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 2.314,2 millones de euros impuestos excluidos, para la totalidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente, por línea de negocio, fue la siguiente:

AGENCIAS DE VIAJE	255.889
ARRENDAMIENTO DE HANGARES	172.306
BARES Y RESTAURANTES	12.118.890
CENTRO DE ATENCIÓN AL PAX	4.565.472
MÁQUINAS	2.476.035
PUBLICIDAD	209.265.900
SERVICIOS COMERCIALES REGULADOS	507.494
SERVICIOS FINANCIEROS	830.727
TIENDAS EN REGIMEN FISCAL NORMAL	24.172.592
TIENDAS LIBRES DE IMPUESTOS	2.059.878.614
TOTAL GENERAL	**2.314.243.919**

Las contrataciones más significativas durante el ejercicio 2012 referentes al Arrendamiento destinado a la actividad comercial, son las que a continuación se detallan:

C/DEC/001/12	2	Proceso de selección de operadores para la contratación de la explotación comercial de la actividad de "DUTY FREE", "DUTY PAID".	916.547.907
C/DEC/001/12	1	Proceso de selección de operadores para la contratación de la explotación comercial de la actividad de "DUTY FREE", "DUTY PAID".	783.418.059
C/DEC/001/12	3	Proceso de selección de operadores para la contratación de la explotación comercial de la actividad de "DUTY FREE", "DUTY PAID".	359.912.648
C/DEC/097/12	1	Arrendamiento de las superficies para la explotación de la gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional.	90.735.325
C/DEC/097/12	2	Arrendamiento de las superficies para la explotación de la gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional.	76.747.020
C/DEC/097/12	3	Arrendamiento de las superficies para la explotación de la gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional.	21.072.729
C/DEC/097/12	4	Arrendamiento de las superficies para la explotación de la gestión comercial de la actividad publicitaria y promocional.	20.710.826

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

TIMBRE DEL ESTADO

BL1842635

C/VLC/011/12		Arrendamiento de tres (03) locales para la explotación de la actividad de restauración destinados a Foodcourt, cafetería y cantina. Aeropuerto de Valencia.	5.810.644
C/TFS/070/12	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de venta de bombones y dulces en el aeropuerto de Tenerife Sur.	3.391.228
C/PMI/088/12	0	Arrendamiento de cuatro (04) locales destinados a la explotación de la actividad de moda, deportes, bisutería y artículos de viaje. Aeropuerto de Palma de Mallorca.	3.092.598
C/MAD/133/12	0	Arrendamiento de instalaciones para la explotación de dos (2) bases fijas de operaciones (FBO) para aviación corporativa y de negocio. Aeropuerto de Madrid Barajas.	2.628.562
C/BIO/083/12	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de restauración de tipo Fast food en el aeropuerto de Bilbao.	2.574.924
C/TFS/114/12	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de tienda de floristería, artesanía, cerámica y souvenirs. Aeropuerto de Tenerife Sur.	2.111.659
C/TFS/073/12	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de venta de productos agroalimentarios canarios en el aeropuerto de Tenerife Sur.	1.974.319
C/MAD/133/12	0	Arrendamiento de instalaciones para la explotación de dos (2) bases fijas de operaciones (FBO) para aviación corporativa y de negocios. Aeropuerto de Madrid Barajas.	1.936.910
C/PMI/239/11	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de restauración en el mód. C del aeropuerto de Palma de Mallorca.	1.701.757
C/PMI/128/12	0	Arrendamiento de un local para la actividad de tienda minimarket en la zona de llegadas del aeropuerto de Palma de Mallorca.	1.301.598
C/BIO/223/11	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de librería y prensa en la zona de embarque del aeropuerto de Bilbao.	1.146.573
C/LPA/258/11	0	Arrendamiento de la instalación, explotación, mantenimiento, reposición y recaudación de 60 máquinas expendedoras de sólidos y bebida. Aeropuerto de Gran Canaria.	1.144.317
C/IBZ/237/11	0	Arrendamiento de un local destinado a la explotación de la actividad de "Lounge-Bar" en el aeropuerto de Ibiza.	1.029.766

7 PERSONAS

En 2012, el reto fundamental en el área de Recursos Humanos, en línea con el Plan de Eficiencia del Grupo Aena, es contribuir a la viabilidad de la organización y garantizar su futuro ante los nuevos retos que afronta, mediante:

- ✓ **Optimización del dimensionamiento de las plantillas** en base a criterios operativos y de productividad.

- ✓ **Organización y gestión de los recursos humanos** (revisión de la estructura organizativa, programas de desarrollo profesional, gestión del talento, etc.).

Dentro de las medidas de optimización de los recursos humanos, es especialmente relevante indicar que con fecha 31 de octubre de 2012, se acordó entre la representación del Grupo Aena y los representantes de las Organizaciones Sindicales, el **Plan Social de Viabilidad**, que recoge:

- Importantes medidas de flexibilidad interna para los aeropuertos del Grupo III (menos de 500.000 pasajeros): ajuste del horario laboral a las necesidades operativas, medidas de flexibilidad en los turnos laborales y de movilidad geográfica y funcional de las plantillas.

- Un Plan de Desvinculaciones Voluntarias.

El **Plan de Desvinculaciones Voluntarias** consiste en un procedimiento de regulación de empleo (ERE), al que pudieron acogerse, hasta el 31 de diciembre de 2012, todos los trabajadores del gestor aeroportuario hasta un máximo de 1.600.

El acogimiento al Plan de Desvinculaciones tiene carácter voluntario, del tal forma que han sido los propios trabajadores, los que han solicitado ser incluidos en el mismo.

Del número máximo de trabajadores que estaba previsto que pudiesen acogerse al Plan, se han adherido al mismo 918 pertenecen a Aena Aeropuertos. Las desvinculaciones se producirán durante los primeros 6 meses de 2013.

Actualmente, se están poniendo en marcha el resto de medidas de flexibilidad interna acordadas con los representantes sindicales (movilidad geográfica y funcional, flexibilidad jornada etc.) necesarias para adecuar la plantilla actual a la demanda real.

ORGANIZACIÓN

Una vez superada la fase inicial de implantación del nuevo modelo de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, regulado en el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, que se inició el 8 de junio de 2011, se ha profundizado en el proceso de reorganización interna, adecuando la estructura organizativa actual del Grupo Aena, y por consiguiente de Aena Aeropuertos, bajo las siguientes directrices:

- Completar el proceso de segregación organizativa efectiva entre Aena y Aena Aeropuertos S.A., para dotar a ambas de total autonomía y capacidad de gestión.

- Poner en valor la organización bajo parámetros de eficiencia y viabilidad

- Racionalizar los costes, garantizando que la estructura organizativa finalmente resultante se configure con reducción del coste actual.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

BL 1842634

- Simplificar la organización y clarificar las responsabilidades, de forma que se mejore la eficiencia en la gestión y en los procesos, y se eviten duplicidades en la gestión de la actividad.

12/2012

Habría que añadir que además de las medidas de adaptación y ajuste de la estructura organizativa, se ha producido un importante ahorro, derivado de las medidas de reducción de puestos directivos, la amortización de algunos puestos de estructura y la reducción de las retribuciones de determinados puestos.

En línea con el proceso de optimización y reducción de costes y en cumplimiento de la Orden HAP/583/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, en 2012 se ha procedido a la extinción de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), mediante su fusión por absorción con Aena Aeropuertos, S.A. La integración efectiva del personal de CLASA en Aena Aeropuertos, S.A., se ha producido con fecha 1 de diciembre de 2012.

PLANTILLA

El número total de trabajadores del Grupo Aena Aeropuertos, a 31 de diciembre de 2012, es de 8.438 (Incluye las Unidades Corporativas de Aena Aeropuertos y la Dirección General de Aena Aeropuertos).

Con respecto a 2011, la plantilla de Aena Aeropuertos se ha reducido un 3,7%.

Durante los últimos años se ha mantenido la representación de la mujer en torno al 33%.

SELECCIÓN

Durante el 2012, en línea con el proceso de optimización de las plantillas de la organización, no se han llevado a cabo procesos de selección externa.

Durante el último trimestre de 2012 se iniciaron las gestiones para la firma de nuevos Convenios de Cooperación Educativa con las Universidades adaptándolos al Plan Bolonia para las prácticas curriculares y extracurriculares.

GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS

En el ámbito del Plan de Austeridad 2010-2013, se han llevado a cabo importantes medidas de eficiencia en la gestión, en relación al objetivo de contención del gasto y mejorar la productividad de los Recursos Humanos. En el ejercicio 2012, se ha conseguido:

- Reducir el gasto total de Comisiones de Servicio un 31% respecto a 2011.
- Reducir la realización de horas extras en un 28% respecto a 2011.
- Situar el indicador de absentismo de actuación en un 3,71.

FORMACIÓN

Las acciones más significativas llevadas a cabo en 2012, han sido las siguientes: desarrollo de cursos online de Seguridad Operacional y actualización de los cursos de formación afectados por las distintas Instrucciones Técnicas de AESA; desarrollo de cursos de formación presencial, destinados fundamentalmente a los colectivos SEI y Mantenimiento Aeroportuario; impartición de cursos de Seguridad Aeroportuaria, Formación de Portavoces en Situaciones de Crisis, formación conductual (Comunicando con Inteligencia Emocional, Prevención de Estrés, Talleres de Jubilación), formación técnica (Negociación y Finanzas para técnicos), así como formación en el área de Infraestructuras (Coordinador de Seguridad y Salud en Obra).

BENEFICIOS CORPORATIVOS Y PROYECTOS SOCIALES

El Área de Beneficios y Proyectos Sociales desarrolla una amplia variedad de actuaciones relacionadas con la Responsabilidad Social Corporativa, tanto en lo referente a sus empleados (Beneficios Sociales) como a colaboraciones con entidades del tercer sector, a través de convenios establecidos (Ongs que trabajan en el entorno de discapacidad); u otras entidades que desarrollan su actividad en colectivos con exclusión social. En el año 2012 cabe destacar las siguientes actuaciones:

- La convocatoria del Programa de Ayudas Sociales, con la tramitación y validación de las ayudas a través del Portal del Empleado.

- En el desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral, el Programa de Atención al Empleado.

- Se ha continuado con el Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y con los Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud, destacando la continuidad y el mantenimiento de un acuerdo de colaboración entre la entidad Proyecto Hombre y Aena para fomentar la información, prevención y formación en este ámbito.

- Durante 2012 se ha seguido potenciando el Proyecto "Espacios Solidarios"; ampliando su implantación a los Aeropuertos de A Coruña, Bilbao y Lanzarote. Este proyecto, consiste en la cesión gratuita de un stand en la zona pública de los Aeropuertos a entidades sociales (ONG's, fundaciones, asociaciones), con el fin de que difundan sus campañas, informaciones y objetivos en un entorno de gran impacto público.

  Este año destacan los numerosos contactos con entidades sociales, que se han traducido en el considerable aumento de los usos de los espacios cedidos.

- Como en años anteriores, durante 2012 se han celebrado las denominadas Jornadas Solidarias, las Jornadas Culturales, el Mes Social de Aena, la 4ª edición de Muestra de Artes Escénicas con el modelo de inclusión social; y por segundo año consecutivo se ha celebrado el Día Solidario en el Madrid-Barajas, con más de mil personas de participación y unos ingresos para las entidades sociales de más de seis mil euros.

- Además dentro de las líneas nuevas de actuación se ha compartido actuaciones sociales con la "División de Responsabilidad Corporativa, Excelencia e Innovación" en el Programa Embárcate en Familia (proyecto aeropuertos verdes dirigido a niños entre 6 y 14 años), así como campañas solidarias con entidades sociales que trabajan con población desfavorecida (campaña de tapones solidarios).

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

8 ACTIVIDAD INTERNACIONAL

BL1842633

12/2012 En el ámbito internacional, cabe destacar las visitas y reuniones de miembros de organismos y delegaciones extranjeras que han pasado por nuestros aeropuertos o por las oficinas centrales del Grupo Aena.

Durante el mes de marzo, una delegación de la Aeronáutica de Colombia junto con técnicos y representantes del profesorado de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicación realizaron sendas visitas a los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Asturias para interesarse por la instalación y funcionamiento de los sistemas de multilateración.

En el mes de abril, el Director General de Aviación Civil de Bosnia mantuvo reuniones con Directivos y visitó la T1 y la Torre de Control del Aeropuerto de Barcelona-El Prat para el desarrollo de su Aviación Civil, tanto en el aspecto de formación del personal como de control del tráfico aéreo. España está tratando de darles las mayores herramientas posibles para que puedan implantar el control de su espacio aéreo y dotar a su administración de cierta viabilidad.

Una delegación del Aeropuerto Internacional de Incheon, Corea, mantuvo reuniones con Directivos en el mes de junio con el fin de conocer el Centro de Gestión Aeroportuario y visitó el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

En el mes de julio, el Ministro de Economía, Transportes y Desarrollo Regional Urbano junto con el Ministro de Asuntos Federales del Estado de Hessen, Alemania, y cinco directivos más vinieron para conocer el desarrollo de los mercados europeo y español de la aviación así como el Aeropuerto de Madrid-Barajas y sus planes de reducción de ruidos.

El Aeropuerto de Jerez fue entrada destacada en noviembre de más de 30 mandatarios internacionales que acudieron a Cádiz para asistir a la XXII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno.

En el mes de diciembre, el Director General de Aviación Civil de Armenia mantuvo un encuentro con el Director de Red de Aeropuertos para conocer el sistema aeroportuario español, la gestión futura en Europa y en España y temas críticos a nivel regulatorio europeo, además de con directivos del Aeropuerto de Madrid-Barajas, visitando el mismo.

En referencia al Programa de Hermanamiento "EU Twinning project Support the Implementation of the Norms and Standards of the EU in the Spheres of Airports, Aerodromes and Air Traffic Management/Air Navigation Services", cuatro delegaciones de autoridades de aviación civil de Ucrania mantuvieron encuentros con nuestros expertos sobre aspectos relacionados con la certificación de aeropuertos, temas relacionados con el handling, el ruido y las emisiones, a lo largo de todo el año, en la sede de Aena Aeropuertos. También realizaron visitas técnicas a los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Gran Canaria.

Por otro lado, en el mes de marzo tuvo lugar en Madrid la reunión de los "Majors", Presidentes-Directores de los principales aeropuertos europeos tanto con el Presidente-Consejero Delegado de Aena Aeropuertos como con el Director General de Aena Aeropuertos, en la que se analizó la situación actual y perspectivas de las grandes instalaciones aeroportuarias. Este grupo se reunió, de nuevo, en Ámsterdam en el mes de octubre.

En cuanto a la participación en foros internacionales, el Presidente-Consejero Delegado de Aena Aeropuertos ha continuado con la participación activa en las reuniones del Consejo Mundial de Aeropuertos, ACI Board of Directors, y el Director de Red de Aeropuertos como miembro del Consejo de ACI EUROPE, asistiendo a las sesiones del XXII Congreso y

Asamblea Anual General de Airports Council International (ACI EUROPE) que se celebró en Madrid en el mes de junio.

Igualmente, expertos de Aena Aeropuertos han continuado con su participación en los Comités y Grupos de Trabajo de ACI EUROPE, donde destaca el nombramiento como "Chairman" de Eduardo Milanés de la Loma en el Comité de Estrategia Medioambiental, así como en el Comité de Tecnologías de la Información de ACI Mundial.

8.1 AENA INTERNACIONAL

Durante 2012 Aena Internacional ha continuado participando activamente en la gestión bajo diferentes esquemas, en los 26 aeropuertos en Latinoamérica (México, Colombia, Cuba y Bolivia), CEE (Reino Unido y Suecia) y Estados Unidos de Norteamérica.

a) MÉXICO

La participación de Aena Internacional en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota 12 aeropuertos en México, se lleva a cabo a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP), en la que Aena Internacional participa en un 33,33%.

b) COLOMBIA

Aeropuerto de Cartagena de Indias

El Aeropuerto de la ciudad de Cartagena de Indias se gestiona por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA). En ella, Aena Internacional participa como socio operador con un 37,89% de su capital.

Aeropuerto de Cali

El Aeropuerto de Cali se gestiona a través de la sociedad Aerocali, S. A., de la que Aena Internacional posee un 33,34%.

c) TBI

Aena Internacional participa en la empresa TBI P.L.C. a través de la sociedad Airports Concessions and Development Limited (ACDL), propietaria del 100% de aquella.

TBI explota en propiedad o concesión los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff en el Reino Unido; Orlando Sanford en EE.UU; La Paz, Santa Cruz y Cochabamba en Bolivia y Skavsta en Suecia. También tiene distintos contratos de Operación y Gestión en EE.UU.

Aena Internacional posee un 10% de las acciones de ACDL.

En TBI se ha continuado aplicando una política de contención de inversión dedicándose los recursos fundamentalmente a actuaciones de mantenimiento.

PAPEL EXCLUSIVO PARA DOCUMENTOS NOTARIALES

TIMBRE DEL ESTADO

0,15 €

BL1842632

12/2012

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2012

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Aeropuertos, S.A. en fecha 22 de marzo de 2013, 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 y el Informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

FIRMANTES		FIRMA
Presidente	José Manuel Vargas Gómez	
Consejero	Manuel Butler Halter	
Consejero	María Ortiz Aguilar	
Consejero	Francisco Cal Pardo	
Consejero	Pablo Vázquez Vega	Ausente
Consejero	Pedro Francisco Duque Duque	
Consejero	Ginés de rus Mendoza	Ausente
Consejero	José Jaume Pons	
Consejero	Jorge Andreu Arasa	
Consejero	Juan Ignacio Acha-Orbea Echevarría	
Consejero	Pilar Arranz Notario	
Consejero	José María Araúzo González	
Secretario	Jesús Fernández Rodríguez	

TESTIMONIO

Yo, F. JAVIER BARREIROS FERNÁNDEZ, notario del Ilustre Colegio de Madrid y con residencia en esta Capital

DOY FE: Que el presente TESTIMONIO es copia fiel y exacta de su original, que he tenido a la vista y he cotejado y que queda extendido en 65 folios de papel timbrado de uso exclusivo notarial números 1842696 al 1842632 de la serie EL

En Madrid, a 26 de junio de 2013.

SELLO DE LEGITIMACIONES Y LEGALIZACIONES

A231776275

INCORPORADO AL LIBRO INDICADOR. ASIENTO NÚMERO

FE PÚBLICA NOTARIAL

CONSEJO GENERAL DEL NOTARIADO ESPAÑOL

NOTARIADO EUROPA

0191010769