AENA, S.A.

Informe de auditoría, cuentas anuales
e informe de gestión correspondientes al ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2014

INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES

A los accionistas de Aena, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de la sociedad Aena, S.A., que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2014, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Aena, S.A., de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de la entidad de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

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

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

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la sociedad Aena, S.A. a 31 de diciembre de 2014, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2014 contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de Aena, S.A., la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2014. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión 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 la sociedad.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López

26 de marzo de 2015

Auditores

Miembro ejerciente:

PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDITORES, S.L.

Año 2015 Nº 01/15/00798

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la tasa establecida en el artículo 44 del texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2011 de 1 de julio

AENA S.A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014.

Índice

		Página
Estados financieros		1
Notas a las cuentas anuales		
1	Actividad	6
2	Bases de presentación	8
3	Aportación no dineraria por parte del accionista único	11
4	Normas de registro y valoración	13
5	Gestión del riesgo financiero	31
6	Inmovilizado intangible	33
7	Inmovilizado material	36
8	Inversiones inmobiliarias	42
9	Arrendamientos	44
10	Instrumentos financieros	46
11	Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	49
12	Operaciones y saldos con partes vinculadas	58
13	Clientes por ventas y prestaciones de servicios	61
14	Inversiones financieras a corto plazo	62
15	Deudas con empresas de grupo y asociadas	62
16	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	68
17	Existencias	69
18	Patrimonio neto	69
19	Periodificaciones	72
20	Provisiones	72
21	Administraciones Públicas y Situación fiscal	77
21.1	Saldos con las Administraciones Públicas	77
21.2	Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	78
21.3	Impuestos diferido	80
22	Ingresos y gastos	84
23	Compromisos y otras garantías	88
24	Compromisos medioambientales	88
25	Contingencias	90
26	Hechos posteriores al cierre	94

Aena, S A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	2014	2013
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	6	**95.800**	**108.718**
Desarrollo		640	-
Activo intangible. acuerdo de concesión		12.899	13.489
Aplicaciones informáticas		42.435	51.228
Otro inmovilizado intangible		4.260	4.214
Inmovilizado en curso		35.566	39.787
Inmovilizado material	7	**15.398.801**	**15.227.921**
Terrenos y construcciones		12.518.553	12.028.729
Instalaciones técnicas y maquinaria		476.375	527.209
Otras instalaciones. utillaje y mobiliario		2.091.936	2.317.886
Otro inmovilizado material		2.742	3.920
Inmovilizado en curso		309.195	350.177
Inversiones inmobiliarias	8	**131.388**	**150.646**
Terrenos y construcciones		130.534	149.377
Otras instalaciones		854	1.269
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		**221.020**	**240.922**
Instrumentos de patrimonio	10-11	165.154	63.605
Créditos a empresas	10-11-12	55.866	177.317
Inversiones financieras a largo plazo	10-11	**43.745**	**2.002**
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		43.565	1.822
Activos por impuesto diferido	21	**96.821**	**80.582**
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		**15.987.575**	**15.810.791**
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	17	**6.669**	**4.621**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	13	**301.149**	**395.439**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		249.431	254.015
Clientes. empresas del grupo. y asociadas	12	663	17.757
Deudores varios		7.506	7.508
Personal		1.458	1.085
Otros créditos con las Administraciones Públicas	21	42.091	115.074
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-11-12	**196.701**	**178.537**
Créditos a empresas		196.101	177.937
Participación en Empresas Asociadas	10-11	600	600
Inversiones financieras a corto plazo	14	**2.540**	22.039
Créditos a empresas		502	715
Otros activos financieros	10-11	2.038	21.324
Periodificaciones a corto plazo	19	**5.145**	**5.316**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		**249.309**	**750**
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		**761.513**	**606.702**
TOTAL ACTIVO		**16.749.088**	**16.417.493**

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

Aena, S.A.

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	2014	2013
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	18	**3.470.578**	**3.018.516**
Capital	18-a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	18-a	1.100.868	1.100.868
Resultados negativos de años anteriores	18-b	-	(164.585)
Reserva Legal	18-b	58.008	-
Otras Reservas	18-b	359.533	2.157
Resultado del ejercicio	18-c	452.169	580.076
Ajustes por cambios de valor		**(4.951)**	**(6.515)**
Operaciones de cobertura		(4.951)	(6.515)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7-18-d	**486.301**	**468.546**
TOTAL PATRIMONIO NETO		**3.951.928**	**3.480.547**
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	**20**	**1.132.851**	**258.785**
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		8.263	6.618
Actuaciones medioambientales		112.749	132.868
Otras provisiones		1.011.839	119.299
Fianzas recibidas a largo plazo	**10**	**47.018**	**2.517**
Deudas a largo plazo	**10**	**17.647**	**740**
Acreedor por arrendamiento financiero		16.872	-
Otros pasivos financieros		775	740
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo		**9.458.026**	**10.372.987**
	11-12		
Periodificaciones a largo plazo	**19**	**204.839**	**236.156**
Pasivos por impuesto diferido	**21-22**	**169.140**	**206.182**
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		**11.029.521**	**11.077.367**
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	**20**	**267.023**	**311.982**
Deudas a corto plazo	**10**	**79.590**	**162.221**
Acreedor por arrendamiento financiero		1.469	-
Otros pasivos financieros		78.121	162.221
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**11-15**	**1.109.389**	**1.031.697**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**10-16**	**276.447**	**326.651**
Proveedores		164	178
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	**12**	36.285	71.595
Acreedores varios		162.304	167.170
Personal		26.178	25.214
Otras deudas con las Administraciones Públicas	**21**	17.058	41.677
Anticipos de clientes		34.458	20.817
Periodificaciones a cp	**19**	**35.190**	**27.028**
TOTAL PASIVO CORRIENTE		**1.767.639**	**1.859.579**
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		**16.749.088**	**16.417.493**

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2014	2013
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	22-b	3.033.457	2.871.002
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	4.302	5.639
Aprovisionamientos	22-a	(181.862)	(197.891)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(626)	(904)
Trabajos realizados por otras empresas		(181.236)	(196.987)
Otros ingresos de explotación		7.852	7.006
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		7.241	6.415
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		611	591
Gastos de personal	22-c	(335.266)	(332.463)
Sueldos, salarios y asimilados		(241.712)	(248.270)
Cargas sociales		(95.392)	(89.722)
Provisiones		1.838	5.529
Otros gastos de explotación		(740.581)	(792.010)
Servicios exteriores	22-d	(602.822)	(626.257)
Tributos		(143.228)	(138.732)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		8.117	(5.724)
Otros gastos de gestión corriente		(2.648)	(21.297)
Amortización del inmovilizado	6-7-8	(801.282)	(817.108)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18-d	46.729	40.205
Excesos de provisiones	22	29.445	1.871
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(8.400)	(45.286)
Deterioros y pérdidas	8	(6.243)	-
Resultados por enajenaciones y otras		(3.684)	(56.062)
Otros resultados		1.527	10.776
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		1.054.394	740.965
Ingresos financieros	22-e	10.142	9.415
De valores negociables y otros instrumentos financieros-			
- De empresas del grupo y asociadas		962	191
- De terceros		3.473	217
Activación de gastos financieros	6-7	5.707	9.007
Gastos financieros	22-e	(407.996)	(250.607)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.		(208.212)	(230.770)
- Por deudas con terceros.		(195.219)	(14.808)
- Por actualización de provisiones		(4.565)	(5.029)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	15	(4.922)	(12.904)
Diferencias de cambio	22-e	(19)	-
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	22-e	-	(753)
RESULTADO FINANCIERO	22-e	(402.795)	(254.849)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		651.599	486.116
Impuesto sobre beneficios	21	(199.430)	93.960
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		452.169	580.076
RESULTADO DEL EJERCICIO		452.169	580.076

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y 2013
(Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2014	2013
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		452.169	580.076
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo		(2.423)	642
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18-d	27.443	21.226
Por ganancias y pérdidas actuariales		(149)	-
Efecto impositivo		(7.462)	(6.560)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	21	31.068	-
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		48.477	15.308
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo		4.922	12.904
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18-d	(46.729)	(40.205)
Efecto impositivo		12.542	8.190
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(29.265)	(19.111)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		471.381	576.273

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultados negativos de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Reserva Legal	Otras Reservas	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
Saldo ajustado a 1 de enero de 2013	**1.500.000**	**1.100.868**	**(93.802)**	**(70.783)**	-	**2.157**	**(15.997)**	**481.831**	**2.904.274**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	580.076	-	-	9.482	(13.285)	576.273
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aplicación pérdidas ejercicio anterior	-	-	(70.783)	70.783	-	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2013	**1.500.000**	**1.100.868**	**(164.585)**	**580.076**	-	2.157	(6.515)	**468.546**	**3.480.547**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	452.169	-	(107)	1.564	17.755	471.381
Operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	164.585	(580.076)	58.008	357.483	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2014	**1.500.000**	**1.100.868**	-	**452.169**	**58.008**	**359.533**	**(4.951)**	**486.301**	**3.951.928**

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

	Nota	2014	2013
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		**1.332.738**	**1.189.587**
Resultado del ejercicio antes de impuestos		651.599	486.117
Ajustes del resultado-		**1.166.650**	**1.127.242**
Amortización del inmovilizado	6-7-8	801.282	817.108
Correcciones valorativas por deterioro		(8.117)	5.724
Imputación de subvenciones	18-d	(46.729)	(40.206)
Deterioros y perdidas de inmovilizado	7	6.243	-
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		3.684	56.070
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	753
Ingresos financieros	22-e	(10.142)	(408)
Gastos financieros		408.015	241.599
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	12	4.922	12.904
Variación de provisiones		7.193	33.364
Otros		299	334
Cambios en el capital corriente-		**(51.342)**	**(40.649)**
Existencias		(2.049)	(462)
Deudores y otras cuentas a cobrar		49.572	24.560
Otros activos corrientes		(24.067)	(19.914)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(72.887)	(303.094)
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.911)	258.261
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-		**(434.169)**	**(383.123)**
Pagos de intereses		(248.693)	(271.210)
Cobros de dividendos		-	-
Cobros de intereses		3.361	315
Pagos/cobros por impuesto de beneficios		(188.837)	(112.228)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		**(315.158)**	**(552.881)**
Pagos por inversiones		**(385.801)**	**(560.109)**
Inmovilizado intangible	6	(17.376)	(23.847)
Inmovilizado material	7	(290.379)	(468.362)
Inversiones inmobiliarias	8	(48)	(95)
Otros activos financieros		-	(39)
Empresas del grupo y asociadas	11	(77.998)	(67.766)
Cobros por desinversiones		**70.643**	**7.228**
Empresas del grupo y asociadas		70.494	7.228
Otros activos		149	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		**(769.021)**	**(639.510)**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		**78.950**	16.143
Emisión de instrumentos de patrimonio		-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	18-d	78.950	16.143
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		**(847.971)**	**(655.653)**
Emisión:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		150.000	294.800
Otras		3.629	
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		(999.558)	(950.453)
Otras deudas		(2.042)	-
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		-	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		248.559	(2.804)
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		750	3.554
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		249.309	750

Las notas 1 a 26 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales.

1. Actividad

Aena, S.A. (en adelante la Sociedad), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilita 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 autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE ("Sociedad dominante última" o "matriz").

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

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

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

- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.

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

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

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

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

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

Adicionalmente, en el citado Real Decreto 8/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios

aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (véase nota 4. o)).

La constitución de la Sociedad se realiza mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que es su accionista único. 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 el 31 de mayo de 2011.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual el accionista aportará la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Dicha ampliación de capital se realiza mediante una aportación de capital no dineraria valorada conforme a las normas contables en vigor, en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre.

La tutela funcional de la Sociedad corresponde al Ministerio de Fomento así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración.

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

El domicilio de Aena, S.A. está ubicado en Madrid, calle Arturo Soria, 109.

La Sociedad es cabecera de un grupo de Sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas de Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2014 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 24 de marzo de 2015.

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 2014 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF. La Dirección de la Sociedad decidió en 2012 efectuar la adaptación a NIIF con el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo de acuerdo con las NIIF para los ejercicios 2011 y 2012 con el objetivo de explorar una potencial desinversión parcial por parte de la Sociedad Dominante última tanto a través de inversores privados como a través de transacciones en los mercados de capitales.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena, S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital.

Dicho proceso culmina con la salida a Bolsa de Aena, S.A. Las acciones de Aena, S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015 (ver nota 26).

2. Bases de presentación

a) Marco Normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Estas cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que es el establecido en:

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, sus adaptaciones, las modificaciones incorporadas en el el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre y la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

b) Imagen fiel.

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 24 de marzo de 2015, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados.

Estas cuentas anuales se han presentado teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

d) Empresa en funcionamiento.

La Sociedad presenta al 31 de diciembre de 2014 un fondo de maniobra negativo de 1.006.126 miles de euros (2013: 1.252.877 miles de euros), y un resultado positivo del ejercicio de 452.169 miles de euros (2013: resultado positivo de 580.076 miles de euros). Para poder atender a los compromisos en el corto plazo la Sociedad cuenta con sus propios flujos de explotación positivos, que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

e) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre.

En la elaboración de las cuentas anuales adjuntas se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4-a).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4-a, 4-b y 4-c).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4-o).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 21)
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 21)
- El cálculo de provisiones (Nota 4-i)
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4-f).

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la Dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la Dirección se considera en relación 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 utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

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

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

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

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La Dirección de Aena, S.A. ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello. Al 31 de diciembre de 2013 se activaron un total de deducciones por todos los conceptos de 240.022 miles de euros, de las cuales el 96,74% correspondían a deducciones fiscales por inversiones en Canarias. Asimismo durante dicho ejercicio se utilizaron un total de deducciones por todos los conceptos que ascendían a 96.421 miles de euros, prácticamente correspondientes en un 100% a deducciones por inversiones en Canarias.

Durante el ejercicio 2014 se han utilizado un total de deducciones de 96.552 miles de euros, correspondientes en un 97,63% a deducciones por inversiones en Canarias. La Dirección de Aena, S.A. tiene deducciones fiscales activadas al 31 de diciembre 2014 por importe de 63.548 miles de euros, íntegramente correspondientes a deducciones por inversiones en Canarias (31 de diciembre de 2013: 143.604 miles de euros, de las cuales el 96,7% correspondían a deducciones fiscales por inversiones en Canarias). Estas deducciones se reconocen como una cuenta a cobrar con la Sociedad dominante última y serán utilizadas en los próximos ejercicios con base en los resultados fiscales (Véanse Notas 11 y 21).

f) Comparación de la información.

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2014, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2013.

A efectos de facilitar la comparación con el ejercicio precedente, para el ejercicio 2013 se ha reclasificado el epígrafe correspondiente a la activación de gastos financieros, por importe de 9.007 miles de euros, del capítulo de Gastos financieros al capítulo de Ingresos financieros (véase Nota 30).

Las cifras en las cuentas anuales se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

g) Agrupación de partidas.

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

h) Cambios contables

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha re-estimado la vidas útil de la clase de inmovilizado "pasarelas telescópicas" conforme a lo establecido en las Normas de Registro y Valoración (NRV) 2.1 del PGC, estableciendo dicha vida útil en 22 años, frente a los 12 años previamente establecido por profesionales expertos independientes. Este cambio de estimación se ha realizado de forma prospectiva desde el 1 de enero de 2014 de acuerdo con lo indicado en la NRV 22 de dicho Plan.

La principal razón que justificó la modificación de la vida útil estimada radica en la revisión efectuada por la Sociedad de las vidas útiles para esta clase de activo a través de su departamento técnico interno, cuyos cálculos e informes concluyeron que debía aumentarse.

Para la consideración y estimación del nuevo valor de vida útil 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 tuvo en cuenta la distinta tipología existente dentro de la red de aeropuertos, y que Aena, S.A. 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.

Adicionalmente, se ha tenido en cuenta que la nueva vida útil está en consonancia con la utilizada, para esta misma clase de activo, por otros aeropuertos comparables europeos.

De no haberse llevado a cabo el cambio de estimación, esto hubiera tenido un efecto sobre el epígrafe de Amortización del inmovilizado de aproximadamente 5 millones de euros como mayor amortización en el ejercicio 2014. Si se hubiera practicado este cambio de estimación en el ejercicio 2013, el epígrafe de amortización habría sido 5 millones de euros menores, aproximadamente.

3. Aportación no dineraria por parte del accionista único

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autoriza a la Sociedad para la realización de una ampliación de capital que ha sido suscrita totalmente por su accionista único, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Dicha ampliación de capital se suscribe mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010.

Por este motivo, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo han sido a su valor neto contable excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se han incorporado a su valor del consolidado de Grupo AENA al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4-a y 4-b, los activos correspondientes al inmovilizado se muestran por su valor neto contable en el momento de la operación tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", Accionista Único de la Sociedad, adoptó con fecha 6 de junio de 2011 las decisiones de socio único siguientes:

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

b) Se amplía 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) Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (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 en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.

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

   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 se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

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

g) 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.

h) 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.

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

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

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a Aena, S.A. sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a Aena, S.A. Sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

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

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

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

d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

4. Normas de registro y valoración

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

a) Inmovilizado intangible.

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

Conceptos	**Años**
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

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

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

Como "Otro inmovilizado intangible" la Sociedad activa principalmente los Planes Directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

Los Planes Directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por Ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

El Plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas, regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluido la mejora, y explotación, de

infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y

- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

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

- Inmovilizado intangible: En aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

- Activo financiero: En aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

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

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

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

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por

deterioro de valor. El Inmovilizado material y los Activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

Aena, S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). 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 (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

Durante los periodos presentados en estas cuentas anuales, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio único de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, excluyendo los aparcamientos. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales, 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 tarifas 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 buscan un equilibrio presupuestario de forma que la rentabilidad de los ingresos comerciales, generan una disminución en las tarifas aeronáuticas siendo los beneficiados los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias, de acuerdo con lo establecido en el RD Ley 20/2012.

- 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 y no a nivel de aeropuertos individualmente.

En relación con la unidad generadora de efectivo de los aparcamientos dentro del segmento de Servicios Fuera de Terminal, la Sociedad los ha considerado también como una red en su conjunto, teniendo en cuenta toda la normativa aplicable y las razones consideradas para la red de aeropuertos, principalmente por los siguientes motivos:

- Los ingresos generados por la red de aparcamientos son íntimamente dependientes de la actividad aeroportuaria, toda vez que no pueden operarse con independencia del resto de activos integrantes de la Red, por lo que la recuperación de dichos activos se considera también en su conjunto, considerando la actividad de los aparcamientos como accesoria con respecto a la actividad aeroportuaria.

- La gestión que se lleva a cabo de los aparcamientos se realiza en consideración del conjunto de ellos, por la interdependencia con los activos aeroportuarios y por la naturaleza de servicio obligatorio que se debe prestar en relación con la actividad aeroportuaria. En este sentido, cabe indicar que la Dirección de la Sociedad evalúa la suficiencia de las infraestructuras en los aeropuertos en función del tráfico y al ser los

aparcamientos parte del servicio aeroportuario, las decisiones de inversión, gestión y operaciones tomadas considerando el tráfico de viajeros.

- La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las características descritas anteriormente, por lo tanto dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parámetros de servicios públicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.

- El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de Ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

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

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
  - Proyecciones de resultados.
  - Proyecciones de inversiones y capital circulante.
- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:
  - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
  - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

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

Durante el ejercicio 2012 entró en vigor una normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales adicional, el Real Decreto Ley 20/2012 que ha realizado modificaciones a la determinación de las prestaciones patrimoniales. En sustancia, por efecto del Real Decreto Ley 20/2012, las prestaciones patrimoniales a partir del ejercicio 2014 se calcularán teniendo en cuenta solamente un porcentaje, decreciente hasta ser cero en el año 2018, de los ingresos y de los gastos afectos a la actividad comercial en los terminales.

Por otra parte, según se indica en la Nota 1, con fecha 5 de julio de 2014, en el Real Decreto-ley 8/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios

aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

Si bien dichas normativas no han tenido impacto sobre la determinación de las unidades generadoras de efectivo en los ejercicios 2013 y 2014, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

b) Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta en el balance y se encuentra valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor de la aportación no dineraria corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

Las adiciones posteriores se valoran a su precio de adquisición que incluye todos los costes necesarios hasta poner el activo en condiciones de funcionamiento.

La Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento.

Los intereses y otras cargas financieras incurridos directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. Los activos no incluidos en la red de aeropuertos no incorporan los gastos financieros correspondientes a su financiación.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como mayor importe del inmovilizado material, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.

Los gastos periódicos de mantenimiento, conservación y reparación, se imputan a resultados, siguiendo el principio del devengo, como coste del ejercicio en que se incurren.

La Sociedad amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes:

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

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el criterio de vida útil, siendo los años de vida útil los que se especifican a continuación:

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

c) Inversiones inmobiliarias

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

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

	Años
Edificios y Naves	32 - 51
Aparcamientos	20-51
Instalaciones técnicas	15

d) Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Depósito de Apoyo Logístico, y se valoran inicialmente al precio de adquisición (precio promedio ponderado). El coste de adquisición se determina en base al precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el coste de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

e) Arrendamientos

Arrendamiento financiero

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran al arrendatario sustancialmente los riesgos y derechos inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

En el momento inicial, se registra un activo de acuerdo con su naturaleza, según se trate de un elemento del inmovilizado material o del intangible, y un pasivo financiero por el mismo importe, que será el menor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de los pagos mínimos acordados, entre los que se incluye el pago por la opción de compra cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio y cualquier importe que haya garantizado, directa o indirectamente, y se excluyen las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo de arrendamiento y se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes

obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras se incluyen en "Acreedores por arrendamiento financiero".

El arrendatario aplicará a los activos que tenga que reconocer en el balance como consecuencia del arrendamiento los criterios de amortización, deterioro y baja que les correspondan según su naturaleza.

Arrendamiento operativo

- Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

- Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

f) Instrumentos financieros

f-1) Activos financieros

Clasificación

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

a) Préstamos y partidas a cobrar: son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde de la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" en el balance.

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b) Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 no se han registrado activos de esta categoría.

c) Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

Si existiese evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectuaran las oportunas

correcciones valorativas por las diferencias entre su valor en libros y el importe recuperable, entendiendo éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de ventas y el valor actual de los flujos de efectivo derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, en la estimación del deterioro de estas inversiones se toma en consideración el patrimonio neto de la Sociedad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración. La corrección de valor y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supondría un incremento de los activos por importe de 666.377 miles de euros en 2014 (2013: 27.845 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 111.208 miles de euros en 2014 (2013: 27.126 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 44.562 miles de euros en 2014 (2013: 6.438 miles de euros), y un incremento beneficio del ejercicio 2014 por importe de 26.449 miles de euros (2013 : 16.579 miles de euros de incremento de beneficio).

d) Activos financieros disponibles para la venta: se trata instrumentos de patrimonio de otras empresas. En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que la Dirección pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas. Si existe evidencia objetiva de deterioro, la Sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable.

Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), la Sociedad establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas de la Sociedad. Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

f-2) Pasivos financieros

Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que la Sociedad tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del balance.

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción

directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado.

No obstante lo anterior, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

f-3) Instrumentos derivados

La Sociedad utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir, fundamentalmente, las variaciones de tipos de interés.

La Sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80 al 125% respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

g) Patrimonio neto

El capital social está representado por acciones ordinarias. Los costes de emisión de nuevas acciones u opciones se presentan directamente contra el patrimonio neto, como menores reservas. En el caso de adquisición de acciones propias de la Sociedad, la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible, se deduce del patrimonio neto hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible, se incluye en el patrimonio neto.

h) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica, la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del

ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose entre tanto como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

i) Provisiones y contingencias

La Sociedad en la presentación de las cuentas anuales diferencia entre:

- Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.

- Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

El balance recoge todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes no se contabilizan, sino que se informa sobre los mismos en la memoria.

Las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se va devengando.

j) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

El coste de las obligaciones derivadas de compromisos en materia de personal se reconoce en función de su devengo, según la mejor estimación calculada con los datos disponibles por la Sociedad.

La Sociedad posee el compromiso de satisfacer retribuciones a largo plazo al personal tanto de aportación definida como de prestación definida. En el caso de las retribuciones de aportación definida existirán pasivos por retribuciones cuando, a cierre del ejercicio, figuren contribuciones devengadas no satisfechas. En el caso de las retribuciones de prestación definida el importe a reconocer como provisión corresponde a la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los eventuales activos afectos a los compromisos con los que se liquidarán las obligaciones.

Concretamente, el balance adjunto recoge las siguientes provisiones para compromisos laborales adquiridos:

<u>Premios de permanencia</u>

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena, 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. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2014	2013
Tipo de interés técnico:	1,60%	2,80%
Crecimiento salarial:	2,0%	2,00%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000	PERMF 2000
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

Premio de Jubilación Anticipada

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

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

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	2014	2013
Tipo de interés técnico:	1,70 %	2,90%
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	PERMF 2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

k) Indemnizaciones por despidos

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

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

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 suscribió 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.

Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV trabajadores cuyas salidas se efectuaron de forma escalonada hasta el 30 de junio de 2013. La Sociedad contrató con el BBVA Seguros una póliza para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones correspondientes, así mismo, contrató una agencia para que facilite la reinserción laboral a los empleados. En el ejercicio 2013 se produjeron la totalidad de las salidas previstas en el PSDV.

l) Retribución variable

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

m) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

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

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

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

La Sociedad 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 2014 y 2013 son las siguientes:

1. ENAIRE
2. Aena, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A. ("ADI")
4. Concesionaria del Aeropuerto Madrid – Barajas, S.A.
5. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona – El Prat, S.A.

Con fecha de efectos fiscales de 1 de enero de 2015, se ha producido la salida de Aena, S.A. y de sus sociedades dependientes de dicho Grupo fiscal (véase Nota 26).

n) Transacciones en moneda extranjera

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

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

o) Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.

- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios, por referencia a la finalización de la transacción concreta evaluada en 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.

<u>Prestación de servicios</u>

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

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de 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, 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.

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

En el artículo 86 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 se establece el incremento de tarifas cuya vigencia será desde el 1 de marzo de 2014, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena, S.A., establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías del 2013.

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

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

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

- Se definen los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

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

- Se introduce el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) adoptado por períodos quinquenales. Los planes quinquenales se contemplarán materias como tarifas, condiciones de calidad, estándares de servicios, capacidad y accesibilidad, y aspectos relativos a las inversiones.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico, y podrá ajustarse al alza o a la baja en función del desempeño en el

cumplimiento de los niveles de calidad establecidos y del retraso de ejecución de las inversiones estratégicas.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima de los 450 millones de euros y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 8/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores (ver Nota 25) no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

La adopción de este régimen, es necesaria para reforzar la eficiencia económica y la eficacia en la gestión de la red de aeropuertos de interés general, en orden a potenciar la actividad de transporte aéreo, y adoptar el nuevo marco jurídico con carácter previo a cualquier decisión sobre la entrada de capital privado en el capital social de Aena, S.A.

Por otra parte, la CNMC ha publicado en fecha 17 de diciembre de 2014 una consulta pública para contar con la opinión profesional de todos aquellos agentes interesados sobre los ajustes que se deben aplicar a los costes que se imputan a las actividades comerciales y aeronáuticas de los aeropuertos de Aena, S.A. En relación con dicha consulta pública, la CNMC aportó un informe en el que se propone que un determinado porcentaje de los costes considerados como aeronáuticos deberían considerarse como comerciales. El informe señala que con dicha metodología la base de costes regulatorios se vería disminuida en 100,1 millones de euros (un 3,7% calculado sobre los datos incluidos en la propuesta realizada por Aena, S.A. durante el proceso de consulta para establecimiento de las tarifas de 2015). Como consecuencia de la aplicación progresiva del dual till, este ajuste hubiera supuesto una variación aproximada de 40 millones de euros si se hubiese aplicado al proceso de aprobación de tarifas de 2015.

Aena, S.A. ha elaborado las observaciones a dicha propuesta sobre la premisa de que el actual cálculo de las prestaciones públicas patrimoniales es acorde a la regulación vigente establecida por ley y que la asignación de costes entre las actividades reguladas y no reguladas ha sido auditada.

El Ministerio de Fomento, a través de la DGAC, Órgano competente para la elaboración del DORA, remitió sus observaciones discrepando de las manifestadas por la CNMC en su consulta. Entre sus conclusiones cabe destacar:

"...La propuesta de la CNMC no es compatible con el marco normativo establecido por el legislador y presenta carencias importantes para considerarla aplicable..."
"En opinión de la DGAC, la CNMC, en la definición de sus procesos de consulta, debería respetar siempre los preceptos establecidos en el marco normativo aplicable, establecidos por el legislador a instancias del regulador sectorial, función esta que, obviamente, no recae en la CNMC."

"...la DGAC considera que la CNMC debería retirar su propuesta, primero, por no ser coherente con el marco legal, segundo, por no ajustarse al objetivo para el que se propone, tercero, por carecer de precedentes y soporte teórico, cuarto porque su estimación tiene carencias e incorrecciones técnicas relevantes y, finalmente, porque se aplica de forma parcial y sin suficiente transparencia."

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

Toda esta nueva normativa regulatoria y la consulta pública de la CNMC no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota (ver también Nota 25 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

Comercial:

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

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

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

p) Actividades con incidencia en 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, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

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.

q) Transacciones con vinculadas

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

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

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

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

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

r) Combinaciones de negocios

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

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

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

s) Negocios conjuntos

Un negocio conjunto es una actividad económica controlada conjuntamente por dos o más personas físicas o jurídicas. A estos efectos, control conjunto es un acuerdo estatutario o contractual en virtud del cual dos o más partícipes, convienen compartir el poder de dirigir las políticas financiera y de explotación sobre una actividad económica con el fin de obtener beneficios económicos, de tal manera que las decisiones estratégicas, tanto financieras como de explotación, relativas a la actividad requieran el consentimiento unánime de todos los partícipes.

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:
    - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.
    - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.
- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un Convenio con el Ministerio

de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

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

5. Gestión del riesgo financiero

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena, S.A. (véase Nota 3), por el cual se asumió inicialmente el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato ha sido novado según se explica en el apartado c) de esta nota.

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero al 31 de diciembre de 2014, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad, según se describe en la Nota 15. El 95,23% del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena, S.A. responde

frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Compañía ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2014. El importe total revisado asciende a 411.791 miles de Euros y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,93%.

A 31 de diciembre de 2014, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.072 miles de euros menor y 10.072 miles de euros mayor, respectivamente (2013: 10.800 miles de euros menor y 10.800 miles de euros mayor, 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, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A., por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

b) Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales 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, 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 efectivo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2014 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 1.006.126 miles de euros (2013: 1.252.877 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio de 452.169 miles de euros (2013: 580.076 miles de euros de resultado positivo del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2014 y 2013 han sido los siguientes:

	2014					
	Miles de Euros					
	Desarrollo	Activo Intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	20	15.721	94.007	6.100	39.787	155.635
Altas	-	105	13.373	10	3.888	17.376
Bajas (*)	(1)	-	(86)	-	(223)	(310)
Traspasos (Nota 7 y 8) (*)	794	12	5.200	1.070	(7.886)	(810)
Saldo final	813	15.838	112.494	7.180	35.566	171.891
Amortización:						
Saldo inicial	(20)	(2.232)	(42.779)	(1.886)	-	(46.917)
Dotación	(154)	(709)	(27.266)	(1.034)	-	(29.163)
Traspasos (Nota 7 y 8)	-	2	(99)	-	-	(97)
Bajas	1	-	85	-	-	86
Saldo final	(173)	(2.939)	(70.059)	(2.920)	-	(76.091)
Neto:	**640**	**12.899**	**42.435**	**4.260**	**35.566**	**95.800**

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

	2013					
	Miles de Euros					
	Desarrollo	Activo Intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	192	15.660	72.022	6.819	47.198	141.891
Altas	-	90	9.388	18	7.080	16.576
Bajas	(172)	(51)	(7.077)	(1.008)	(192)	(8.500)
Traspasos (Nota 7 y 8) (*)	-	22	19.674	271	(14.299)	5.668
Saldo final	20	15.721	94.007	6.100	39.787	155.635
Amortización:						
Saldo inicial	(192)	(1.231)	(23.026)	(1.798)	-	(26.247)
Dotación	-	(686)	(27.032)	(1.048)	-	(28.766)
Ajuste de amortización	-	(342)	207	-	-	(135)
Bajas	172	27	7.072	960	-	8.231
Saldo final	(20)	(2.232)	(42.779)	(1.886)	-	(46.917)
Neto:	-	**13.489**	**51.228**	**4.214**	**39.787**	**108.718**

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

Así mismo, el coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria efectuada en el ejercicio 2011 asciende a 325.488 y 244.231 miles de euros, respectivamente.

La Sociedad ha adquirido a empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2014 y 2013 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible:

	Miles de Euros			
	2014		2013	
Descripción	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Desarrollo	25	(2)	3	-
	18	-	90	-
Aplicaciones Informáticas	1.528	-	2.406	-
Otro Inmovilizado Intangible				
	1.571	**(2)**	**2.499**	**-**

Las principales adiciones del ejercicio 2014 y 2013 en el epígrafe de "Aplicaciones Informáticas" e "Inmovilizado Intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2014 y 2013 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de Euros	
Descripción	2014	2013
Desarrollo	-	1.000
Aplicaciones informáticas	3.191	6.035
Otro inmovilizado intangible	32.375	32.752
Total	**35.566**	**39.787**

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

Durante el ejercicio 2014 se han activado un total de 314 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2013: 242 miles de euros).

Al 31 de diciembre de 2014 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 259.087 miles de euros (2013: 229.369 miles de euros) que está totalmente amortizado. Debido a que la aportación no dineraria se efectuó a valor neto contable en 2014 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento. El detalle es el siguiente:

	Miles de Euros	
Descripción	**2014**	**2013**
Concesiones	78	-
Aplicaciones informáticas	134.129	103.890
Otro inmovilizado intangible	125.600	125.479
Total	**259.807**	**229.369**

Acuerdo de concesión, Activo regulado

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

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

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 4 a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, la Sociedad ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2014 y 2013, 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 período de cuatro años. Los flujos de efectivo más allá del período de cuatro 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:

	2014	2013
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento después de impuestos	5,02%	6,14%

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un periodo de cuatro ejercicios.

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

Los datos utilizados en el cálculo de la WACC proceden de fuentes externas de información de carácter independiente, y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades de la Sociedad.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de consenso de analistas y crecimiento del tráfico aéreo.

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2014, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

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

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2014 y 2013 han sido los siguientes:

	2014					
	Miles de Euros					
Descripción	**Terrenos y Construcciones**	**Instalaciones Técnicas y Maquinaria**	**Otras instalaciones, utillaje y Mobiliario**	**Otro Inmovilizado**	**Inmovilizado en Curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	12.981.626	652.051	2.950.349	6.437	350.177	16.940.640
Altas	884.724	12.268	46.461	214	76.561	1.020.228
Bajas (*)	(74.436)	(4.707)	(15.465)	(93)	(7.443)	(102.144)
Traspasos (Nota 6 y 8) (*)	70.235	10.629	41.084	2	(110.100)	11.850
Saldo final	13.862.149	670.241	3.022.429	6.560	309.195	17.870.574
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(952.897)	(124.842)	(632.463)	(2.517)	-	(1.712.719)
Dotación	(384.258)	(72.498)	(309.563)	(1.390)	-	(767.709)
Traspasos (*)	(2.188)	1	(101)	-	-	(2.288)
Bajas	(4.253)	3.473	11.634	89	-	10.943
Saldo final	(1.343.596)	(193.866)	(930.493)	(3.818)	-	(2.471.773)
Neto:	**12.518.553**	**476.375**	**2.091.936**	**2.742**	**309.195**	**15.398.801**

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

	2013					
	Miles de Euros					
Descripción	**Terrenos y Construcciones**	**Instalaciones Técnicas y Maquinaria**	**Otras instalaciones, utillaje y Mobiliario**	**Otro Inmovilizado**	**Inmovilizado en Curso**	**Total**
Coste:						
Saldo inicial	12.747.374	636.906	2.914.413	6.813	595.191	16.900.697
Altas	115.686	14.624	59.748	157	143.512	333.727
Bajas	(67.734)	(34.402)	(102.015)	(588)	(58.947)	(263.686)
Traspasos (Nota 6 y 8) (*)	186.300	34.923	78.203	55	(329.579)	(30.098)
Saldo inicial	12.981.626	652.051	2.950.349	6.437	350.177	16.940.640
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(622.361)	(76.818)	(411.180)	(1.451)	(10.875)	(1.122.685)
Dotación	(386.952)	(79.256)	(317.373)	(1.654)	-	(785.235)
Ajuste de amortización	54	29	62	-	-	145
Bajas	56.362	31.203	96.028	588	-	184.181
Baja de deterioro	-	-	-	-	10.875	10.875
Saldo final	(952.897)	(124.842)	(632.463)	(2.517)	-	(1.712.719)
Neto:	**12.028.729**	**527.209**	**2.317.886**	**3.920**	**350.177**	**15.227.921**

(*) Los traspasos se efectúan a valor neto contable debido a que se trata de activos que entraron a valor neto contable con la aportación

no dineraria.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2014 y 2013 es el siguiente:

Descripción	Miles de Euros	
	2014	2013
Terrenos	4.405.834	3.591.431
Construcciones	8.112.719	8.437.298
Total	**12.518.553**	**12.028.729**

Durante el ejercicio 2014 y 2013 la Sociedad ha adquirido a la Sociedad vinculada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

Descripción	Miles de euros			
	2014		2013	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y Construcciones	728	(12)	293	(3)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	45	(3)	-	-
Inmovilizado en curso y anticipos	3.421	-	5.237	-
Total	**4.194**	**(15)**	**5.530**	**(3)**

Durante el ejercicio 2014 se han activado un total de 5.393 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2013: 8.765 miles de euros, así como 4.302 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material (2013: 5.639 miles de euros).

a) Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2014 y 2013 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2014 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 884.724 miles de euros y se corresponden principalmente con aumentos en la estimación del importe a pagar finalmente por los justiprecios en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como en los aeropuertos de Málaga y Vigo, como consecuencia de los diversos procedimientos judiciales que Aena, S.A. mantiene abiertos en materia de expropiaciones, y que han tenido como contrapartida el aumento en la dotación de la Provisión de expropiaciones.

Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar durante el período a un alta en terrenos por importe de 52.910 miles de euros. Adicionalmente, hay que destacar en particular la sentencia notificada a Aena, S.A. el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoce el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y que ha dado lugar, junto a otros dos procedimientos similares, a un alta en terrenos por importe de 758.605 miles de euros (véase Nota 20).

Asimismo, en construcciones en curso las inversiones más significativas han sido para la ampliación del edificio terminal de Gran Canaria y la ampliación de la pista de vuelos de A Coruña. En obra terminada y puesta en funcionamiento cabe señalar la Central de Cogeneración Eléctrica de Barajas (arrendamiento financiero), ampliación de la plataforma de estacionamiento de Sevilla, la ampliación de la plataforma Norte Sur de Gran Canaria, la ampliación de la zona de espera de aeronaves de Alicante, y la ampliación del aparcamiento y nuevo control de accesos de vehículos del aeropuerto de Sevilla, y en cuanto las terminales se ha puesto en funcionamiento la ampliación de la zona norte del edificio terminal de Vigo, las nuevas Zonas Comerciales en el aeropuerto de Gran Canaria, el Desarrollo y mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, los trabajos en el nuevo área terminal de Menorca, la mejora en el edificio terminal de pasajeros de Girona y los trabajos de adecuación de la planta de salidas del aeropuerto de Lanzarote.

En 2013 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 115.686 miles de euros y se corresponden principalmente con terrenos adquiridos para la ampliación de los aeropuertos de A Coruña, Vigo, Burgos, Girona, Barcelona, Reus, Vitoria, Córdoba e Ibiza. Así mismo, en construcciones destacan el aparcamiento en altura del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas; la ampliación de la pista de vuelo de Córdoba; la ampliación de la terminal de pasajeros de Gran Canaria, dique sur; aparcamiento terminal "La Paloma" de Bilbao; los trabajos en el edificio terminal T3 de Alicante; la ampliación del campo de vuelos de Málaga; nueva área terminal y ferroviaria en el aeropuerto de Barcelona; y el aparcamiento bajo la ampliación de la plataforma de La Palma.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2014 se corresponden con obras realizadas en el período:

Las adiciones y puestas en funcionamiento más representativas del ejercicio 2014 corresponden a:

- Nuevo Sistema de balizamiento luminoso del campo de vuelos del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Plan de renovación de sistemas de detección de explosivos (EDS) y actuaciones en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos.
- Instalación de pasarelas de embarque en Vigo.
- Instalación de climatización en el aeropuerto de Menorca.
- Control de accesos al edificio de aparcamiento P-1 de Sevilla.
- Sistema climatización y ampliación de la señalética de la T4 y T4S de Adolfo Suárez Madrid- Barajas.
- Sistemas de CCTV, accesos, climatización, de las nuevas zonas comerciales del Aeropuerto de Gran Canaria.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2013 corresponden a:

- Plan de renovación de Sistemas de detección de explosivos (EDS) en varios aeropuertos.
- Mejoras en las losas de plataforma de Tenerife Norte.
- Adecuación de canales de drenajes y RESA´s en el aeropuerto de Barcelona.
- Modernización del sistema de climatización del edificio terminal de Tenerife Norte.
- Adecuación de la acometida eléctrica al módulo de carga sur de Barajas (Madrid).
- Equipamiento de sistema WiFi en la Terminal 1 de Barajas (Madrid).
- Remodelación del sistema eléctrico y control en Lanzarote.
- Nuevos grupos electrógenos y nueva línea de acometida al Edificio terminal de Bilbao.
- Sistema de control de plazas libres del aparcamiento de Alicante.
- Integración ambiental y paisajística de la Planta separadora de Hidrocarburos de Málaga.

Inmovilizado en curso

Los principales conceptos que se encuentran en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 se corresponden con la ampliación del edificio terminal y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria y la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la construcción de una nueva central eléctrica en Asturias.

En 2013 se corresponden con la ampliación de la terminal norte de Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos de A Coruña, la ampliación del edificio terminal de Vigo, la regeneración de la plataforma de Sevilla, la mejora de los espacios comerciales de la T4 y T4S de Barajas, el nuevo área terminal de Santiago y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, construcción de nueva central eléctrica en Asturias y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona sur del aeropuerto de Santiago.

b) Resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2014 se han producido ganancias de 6.193 miles de euros en la venta de diverso equipamiento (2013: 8 miles de euros). Adicionalmente, se han producido bajas de inmovilizado material durante 2014 que han dado lugar a un resultado negativo de 9.654 miles de euros, que coincide con el valor neto contable de diversos activos, entre los que destacan diverso equipamiento (EDS, sistemas de control y acceso, sistemas UCA, equipos de rayos X, máquinas de cobro, SACTA, etc), como consecuencia de su renovación en diversos aeropuertos de la red.

Adicionalmente, dentro de las bajas del ejercicio, se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorias de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras. En estos casos, las bajas han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 20) por importe total de 67.927 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 13.621 miles de euros.

En 2013 se dieron de baja 41.550 miles de euros de activos en curso que, como consecuencia del plan de ajuste realizado por la Sociedad tanto en gasto como en inversión, no tienen continuidad en el Plan de Inversiones de la Sociedad. Adicionalmente, en el ejercicio 2013 se han dado de baja activos en curso deteriorados por importe de 10.875 miles de euros. De las bajas restantes producidas durante el ejercicio 2013 la mayoría se corresponden a instalaciones y construcciones en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga.

c) Deterioro de valor de inmovilizado material

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 4 a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, al cierre del ejercicio 2014 y 2013 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2014 y 2013, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2014	2013
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento	5,02%	6,14%

En 2014 la Dirección no ha reconocido deterioro de activos.

d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2014, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 486.301 miles de euros netos de impuestos (2013: 468.546 miles de euros) (Nota 18-d). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.504 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2013: 2.435 millones de euros).

De la cantidad anterior, Aena, S.A. tiene reconocido un saldo deudor por este concepto de 27.226 miles de euros (véase Nota 21). Adicionalmente, la Sociedad tiene pendiente de reconocer contablemente otros 27 millones de euros, aproximadamente, correspondiente a obra no ejecutada todavía respecto de la inversión exigida.

e) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones aportados han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real-Decreto Ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

f) Bienes totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de Euros (*)	
Descripción	2014	**2013**
Construcciones	738.134	745.030
Instalaciones técnicas y maquinaria	319.029	313.551
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	695.378	628.386
Otro inmovilizado	9.872	7.391
Total	**1.762.413**	**1.694.358**

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

g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2014 ascienden a 265,3 millones de euros aproximadamente, (2013: 425 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

h) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 se estimó que no existía déficit de cobertura.

i) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial.

Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9.

j) Activos controlados conjuntamente

La Sociedad tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones de la Sociedad en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance:

	2014	2013
- Activos no corrientes	275.788	294.155
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	275.788	294.155

	2014	2013
- Ingresos	25.005	25.138
- Gastos	(44.065)	(47.619)
Resultado Neto	(19.060)	(22.481)

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

k) Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la nota 4. b, la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 20-Provisión aislamiento acústico).

l) Activos por rama de negocio

El siguiente es un desglose de los activos por rama de negocio al 31 de diciembre de 2014 y 2013:

	Miles de Euros	
Descripción	**2014**	**2013**
Aeropuertos	14.629.989	14.519.627
Aparcamientos	768.812	708.294
Total	**15.398.801**	**15.227.921**

8. Inversiones Inmobiliarias:

El movimiento de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014		
	Miles de euros		
Descripción	**Terrenos inmobiliarios y construcciones**	**Otras instalaciones**	**Total**
Coste:			
Saldo inicial	154.688	3.652	158.340
Altas	50	-	50
Bajas	-	-	-
Traspasos (Nota 6 y 7) (*)	(8.655)	-	(8.655)
Saldo final	146.083	3.652	149.735
Amortización:			
Saldo inicial	(5.311)	(2.383)	(7.694)
Dotación	(3.995)	(415)	(4.410)
Bajas	-	-	-
Traspasos (Nota 6 y 7)	-	-	-
Dotaciones por deterioro	(6.243)	-	(6.243)
Saldo final	(15.549)	(2.798)	(18.347)
Neto:	**130.534**	**854**	**131.388**

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

	2013		
	Miles de euros		
Descripción	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	**Total**
Coste:			
Saldo inicial	130.424	3.419	133.843
Altas	67	-	67
Bajas	-	-	-
Traspasos (Nota 6 y 7) (*)	24.197	233	24.430
Saldo final	154.688	3.652	158.340
Amortización:			
Saldo inicial	(2.612)	(1.975)	(4.587)
Dotación	(2.699)	(408)	(3.107)
Bajas	-	-	-
Saldo final	(5.311)	(2.383)	(7.694)
Neto:	**149.377**	**1.269**	**150.646**

(*) Los traspasos se efectúan a valor neto contable debido a que son activos que provienen de la aportación no dineraria efectuada en 2011 por valor neto contable.

Este epígrafe recoge principalmente inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, y naves explotados por terceros) cuyo coste y amortización acumulada ascienden a 143.492 y 12.104 miles de euros, respectivamente (2013: 158.340 y 7.694 miles de euros, respectivamente), a excepción de la superficie usada por la propia Sociedad para el desarrollo de la actividad.

En el ejercicio 2014 se han traspasado 8.655 miles de euros de valor neto contable de inversiones inmobiliarias al inmovilizado material por tratarse de activos que forman parte de la actividad aeroportuaria.

En el ejercicio 2013 se traspasaron 24.430 miles de euros de valor neto contable del inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de Euros	
Descripción	**2014**	**2013**
Construcciones inmobiliarias	9.881	5081
Instalaciones Inmobiliarias	1.644	1644
Total	**11.525**	**6.725**

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

	31 de diciembre 2014	31 de diciembre de 2013
Terrenos	363.201	453.433
Construcciones	468.475	598.241
Total	**831.676**	**1.051.674**

La Sociedad está realizando una revisión del porfolio inmobiliario de la Sociedad con objeto de determinar con mayor información de mercado el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias de cara al futuro. Como resultado de la primera evaluación se ha determinado un ajuste en el ejercicio 2014 por deterioro en inversiones inmobiliarias que asciende a 6.243 miles de euros y se han ajustado los valores razonables de estos activos. En este sentido, la Dirección de la Sociedad no estima que existan deterioros significativos distintos al reconocido en el ejercicio 2014.

El cálculo del valor razonable de nivel 3 (datos para el activo que no están basados en datos observables de mercado) se ha obtenido mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo de manera individualizada para cada activo. Las principales hipótesis utilizadas son las siguientes:

	31 de diciembre 2014	**31 de diciembre 2013**
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa de descuento después de impuestos	6,14%	6,14%

Dicha tasa de descuento es después de impuestos y refleja riesgos específicos en atención a las características del negocio inmobiliario. En la determinación del valor razonable de las inversiones inmobiliarias la Dirección ha realizado el análisis contrato a contrato; para los contratos en vigor se han utilizado las rentas establecidas en los contratos suponiendo que los contratos se cumplirán en los plazos fijados; los flujos se han estimado para diez años y una renta perpetua a partir del año once. Para los activos en proceso de licitación sólo se han incorporado aquellos activos sobre los que no existen dudas al respecto de su futura contratación y generación de flujo de caja. En el cálculo de los flujos de caja se han utilizado las rentas mínimas garantizadas anuales (en el caso de las licitaciones) o las rentas previstas según condiciones de mercado.

9. Arrendamientos

Arrendamientos operativos

La Sociedad utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación, junto con las principales características de los contratos correspondientes:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta Anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera (1)	Madrid	31/01/2018	3.313	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

(1) La Sociedad hasta el 30 de abril de 2014 por este concepto tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con ENAIRE (antes 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. A partir del 1 de mayo de 2014 Aena, S.A. firma el contrato con la propiedad y asume el pago de la renta.

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

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Menos de un año	3.454	4.590
Entre uno y cinco años	8.611	5.081
	12.065	**9.671**

La Sociedad cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Menos de un año	511.500	426.800
Entre uno y cinco años	1.902.800	1.985.100
	2.414.300	**2.411.900**

Arrendamientos financieros

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

	31 de diciembre de	
	2014	**2013**
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.829	-
Amortización acumulada	(1.486)	-
Importe neto en libros	**16.343**	**-**

A 31 de diciembre de 2014 y 2013 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente(en miles de euros):

	2014
El valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero es como sigue:	
– Menos de un año	1.469
– Entre 1 y 5 años	7.915
– Más de 5 años	8.957
	18.341

10. Instrumentos financieros

Análisis por categorías

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros", excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 11), es el siguiente (en miles de euros):

Categorías / Clases	Activos financieros a largo plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	43.565	1.822	43.565	1.822
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	55.866	177.317	-	-	55.866	177.317
Activos disponibles para la venta:								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-	-	-	180	180
Total	**180**	**180**	**55.866**	177.317	**43.565**	**1.822**	**99.611**	**179.319**

Categorías / Clases	Activos financieros a corto plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	600	600	-	-	2.038	21.324	2.638	21.924
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	196.603	178.652	259.058	280.365	455.661	459.017
Total	**600**	**600**	**196.603**	**178.652**	**261.096**	**301.689**	**458.299**	**480.941**

(*) La partida "Otros instrumentos financieros" contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de Aena, S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

(**) La partida "Otros instrumentos financieros" contiene el total del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", excluidos "Otros créditos con Administraciones Públicas".

	Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas con Grupo		Fianzas y Derivados		**Total**	
	2014	**2013**	2014	**2013**	**2014**	**2013**	**2014**	**2013**
Débitos y partidas a pagar (*)	17.647	740	9.456.390	10.368.664	47.018	2.517	9.521.055	10.371.921
Derivados de cobertura	-	-	-	-	1.636	4.323	1.636	4.323
Total	**17.647**	**740**	**9.456.390**	**10.368.664**	**48.654**	**6.840**	**9.522.691**	**10.376.244**

(*) Incluyendo en el epígrafe "Deudas con Grupo" el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de (12.520) miles de euros (2013: (4.794) miles de euros) (véase nota 15).

	Pasivos financieros a corto plazo					
	Deudas con Emp. **Grupo y Asociadas**		**Otros**		**Total**	
	2014	**2013**	**2014**	**2013**	**2014**	**2013**
Préstamo con Sociedad dominante última	1.055.128	952.233	-	-	1.055.128	952.233
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	48.346	73.306	-	-	48.346	73.306
c/c empresa ENAIRE	998	-	-	-	998	-
Proveedor inmovilizado empresas asociadas	1.211	1.538	-	-	1.211	1.538
Derivados de cobertura	5.172	4.983	-	-	5.172	4.983
Subtotal Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo (*)	**1.110.855**	**1.032.060**	-	-	**1.110.855**	**1.032.060**
Comisiones a criterio coste amortizado	(1.466)	(363)	-	-	(1.466)	(363)
Total Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**1.109.389**	**1.031.697**	-	-	**1.109.389**	**1.031.697**
Partidas a pagar (**)	-	-	259.389	284.974	259.389	284.974
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.469	-	1.469	-
Otros pasivos financieros	-	-	78.121	162.221	78.121	162.221
Total	**1.109.389**	**1.031.697**	**338.979**	**447.195**	**1.448.368**	**1.478.892**

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de (1.466) miles de euros (2013: (364) miles de euros) (véase nota 15).
(**) Epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas".

Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2014, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2015	2016	2017	2018	2019	2020 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	2.638	1.312	3.767	1.928	4.532	32.026	**46.203**
Préstamos con ADI	27.905	614	-	-	-	-	**28.519**
Otras cuentas a cobrar	259.058	-	-	-	-	-	**259.048**
Créditos efecto impositivo con ENAIRE	168.196	55.252	-	-	-	-	**223.448**
Otros créditos a empresas	502	-	-	-	-	-	**502**
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	**180**
Total	**458.299**	**57.178**	**3.767**	**1.928**	**4.532**	**32.206**	**557.910**

Pasivos financieros	2015	2016	2017	2018	2019	2020 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*)	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	**10.524.038**
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	48.346	-	-	-	-	-	**48.346**
Otros	997	-	-	-	-	-	**997**
Proveedor inmovilizado empresas asociadas	1.212	-	-	-	-	-	**1.212**
Derivados de cobertura	5.172	1.133	503	-	-	-	**6.808**
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	**1.110.855**	**1.191.621**	**866.896**	**787.995**	**689.755**	**5.934.279**	**10.581.401**
Acreedores arrendamiento financiero	1.469	1.506	1.544	1.582	1.622	10.618	**18.341**
Otras deudas a largo plazo	-	121	121	121	121	291	**775**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	299.846	-	-	-	-	-	**299.846**
Fianzas recibidas	37.664	1.458	4.186	2.142	5.036	34.195	**84.681**
Total	**1.449.834**	**1.194.706**	**872.747**	**791.840**	**696.534**	**5.979.383**	**10.985.044**

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 13.986 miles de euros (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

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

Instrumentos de Patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del Grupo y Asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa al 31 de diciembre de 2014 y 2013, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo.

Las Sociedades dependientes que forman el Grupo Aena son las siguientes:

Sociedad	Domicilio	Actividad	% Directo	Indirecto	Titular de la Participación
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena, S.A.
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U.	Madrid	Inactiva	100	-	Aena, S.A.
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U.	Barcelona	Inactiva	100	-	Aena, S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL")	Londres	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")	Londres	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2014 y 2013 son los siguientes:

							31 de diciembre de 2014
	Miles de euros (**)						
Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2014 Explotación	Beneficio 2014 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros (*)
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100%	161.182	18.976	18.943	40.912	221.037	165.032
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U. (2)	100%	61	-	-	-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, S.A.U. (2)	100%	61	-	-	-	61	61
Total							**165.154**

(*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2014.
(1) Sociedad auditada por la red PwC

(2) Sociedades sin actividad

Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio Explotación	2013 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros (*)
	31 de diciembre de 2013						
	Miles de euros (**)						
Aena Desarrollo Internacional. S.A. Arturo Soria. 109. Madrid/ Explotación. conservación. gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100%	83.184	7.202	16.556	24.461	124.201	63.483
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas. S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
Total							63.605

(*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado. estando valoradas a precio de coste.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2013.
(3) Sociedad auditada por la red PwC

En los ejercicios 2014 y 2013 Aena Desarrollo Internacional, S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

Por otro lado, la Sociedad Aena, S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. (en adelante "ADI"). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2014 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2014

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51.0%	98.600	(15.555)	16.079	99.124

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2014
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

- A raíz del proceso de desinversión por TBI descrito en la nota 11.2, con fecha 27 de noviembre de 2013 la subsidiaria ADI suscribió, por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), sin que se produjese salida de caja por la percepción de los dividendos de ACDL, acciones representativas del 40% del capital de la Sociedad London Luton Airport Holdings III limited (LLAHL III), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60%. LLAHL III representa una Sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su

subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, Sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido, a TBI Airport Holdings Limited por un importe total de 394,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 473,4 millones de euros).

En el marco de la transacción, ADI y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que ADI tenía la opción de adquirir acciones de Aerofi representativas del 11% del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio. Asimismo, el ejercicio de la opción por parte de ADI implicaría la asunción por parte de esta del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II por un importe total de 94 millones de libras esterlinas (correspondientes a 112,8 millones de euros).

Asimismo, en el mismo acuerdo entre ADI y Aerofi mencionado anteriormente, se establecía que, en el caso en que ADI no ejerciera su opción de compra sobre el 11% de LLAHL III, Aerofi tenía a su vez la opción de adquirir la participación del 40% que ADI ostenta en LLAHL III, durante los once meses que siguen la finalización del periodo de ejercicio de ADI. El precio de ejercicio de la opción por parte de Aerofi estaría representado por el precio de suscripción de las acciones representativas del 40% del capital de LLAHL III, ajustado por la misma rentabilidad de accionista mencionada anteriormente y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Adicionalmente, las dos opciones de compra cumplían con la definición de instrumento financiero derivado. Desde el 27 de noviembre de 2013 y por un periodo de 11 meses, ADI. tenía derecho a ejercitar una call option sobre el 11% del patrimonio de London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III). Esta operación estaba integrada por dos opciones call (Opción call 1: ADI compra acciones a Aerofi, Opción call 2: Aerofi compra acciones a ADI). La Sociedad estimó que la probabilidad de ocurrencia de cada opción, en función a la estimación realizada de las contingencias a las que estaban sujetas, era de un 50%; sobre la base de dicha probabilidad el valor neto de ambas opciones era, al 31 de diciembre de 2013, de 255 miles de euros, como suma de 39 miles de euros (activo) y 294 miles de euros (pasivo).

Las hipótesis utilizadas para la estimación del valor de la opción call fueron sido las siguientes:

	Opción call 1	Opción call 2
Importe	11% importe inicial	40% importe inicial
Volatilidad	17,85%	17,85%
Duración	11 meses	22 meses

El 18 de septiembre de 2014 el Consejo de Administración de Aena, S.A. autorizó el ejercicio de la opción de compra de LLAH III, condicionando dicha autorización a su posterior aprobación por el Consejo de Ministros, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Una vez obtenida la autorización del Consejo de Ministros con fecha de 26 de septiembre de 2014, Aena Internacional, con fecha 16 de octubre de 2014, ha procedido a ejecutar la opción de compra del 11% del capital de LLAH III alcanzando así el 51% de su capital por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Internacional por importe de 77.998 miles de euros, suscrita íntegramente por su accionista Aena, S.A.

El ejercicio de dicha opción ha llevado aparejada la asunción del 51% del préstamo de los accionistas que tenía Aerofi, cuyo importe total es de 94,7 millones de libras (por lo que a ADI le corresponden 48,3 millones de libras).

El importe total que ADI ha desembolsado por la operación es de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosa como sigue:

-Por la opción del 11%: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros)

-Por el 51% del préstamo de accionistas: 48,3 millones de libras (60,6 millones de euros).

Como consecuencia de esta operación, Aena, S.A. ha adquirido el control de LLAH III dado que controla la mayoría de los derechos de voto. Por lo tanto, el Grupo ha pasado a consolidar esta Sociedad (y sus Sociedades dependientes) por el método de integración global desde la fecha de adquisición del control.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la Sociedad, a través de su participada ADI y contando con el asesoramiento de expertos independientes, ha culminado el proceso de realizar las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40% que ostentaba en LLAH III y (ii) los valores razonables de los activos y pasivos del negocio adquirido. Por lo tanto, en las cuentas consolidadas del Grupo Aena se ha procedido a reconocer y valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición.

Los principales importes de las participadas de LLAH III mencionadas anteriormente, en lo relativo a capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2014 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2014

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51.0%	98.600	(15.361)	(28.509)	54.730
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51.0%	193.011	(7.800)	(35.783)	149.428
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51.0%	5.274	25.829	17.040	48.143
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51.0%	5.274	26.301	16.531	48.106

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2014
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2014
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

2) Participaciones en empresas asociadas:

A 31 de diciembre de 2013 la Sociedad decidió reclasificar la participación que tenía en Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. al corto plazo puesto que el contrato que regula su actividad finalizó el 31 de diciembre de 2012. El mismo fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2013.

A 31 de diciembre de 2014 y 2013 la Sociedad se encuentra en proceso de liquidación. En el ejercicio 2013 Aena, S.A. reconoció un deterioro de 753 miles de euros, estimando el valor recuperable de esta inversión en 600 miles de euros. la liquidación final. Con fecha 30 de enero de 2015, la Junta General Extraordinaria de Accionistas de dicha Sociedad en liquidación aprueba el balance final de liquidación. Como consecuencia de esta liquidación no surgen diferencias significativas respecto a la valoración al 31 de diciembre 2014 de la sociedad (Véase Nota 26).

En los ejercicios 2014 y 2013 la Sociedad no ha recibido dividendos de RAESA.

Denominación / Domicilio / Actividad	Miles de euros (*)					
	% Partic.	Capital	Resultado 2014 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2014
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (en liquidación)	48.99%	601	295	617	1.513	600

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado 2013 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2013
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (en liquidación)	48.99%	601	(1.101)	1.718	1.218	600

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2014 y 2013 son los siguientes (expresado en miles):

31 de diciembre de 2014

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz, Barranquilla-Colombia	-	-	-	-	-
Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*)					
		COP	COP	COP	COP
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez, Cartagena de Indias-Colombia	37,89%	3.698.728	13.200.330	18.000.185	34.899.243
	33,33%	MXN	MXN	MXN	MXN
Explotación Aeropuerto de Cartagena (**)		2.378.400	586.801	1.846.001	4.811.202
Aeropuertos Mexicanos del Pacifico, S.A. de CV (AMP) México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)					
Aerocali, S.A.		COP	COP	COP	COP
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50.00%	3.800.000	16.484.541	5.989.373	26.273.914
Explotación Aeropuerto de Cali (**)					

(*) Concesión sin actividad.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2014

31 de diciembre de 2013

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		COP	COP	COP	COP
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA)	40%	500.000	(516.733)	731.957	715.224
Aeropuerto Ernesto Cortissoz. Barranquilla-Colombia					
Explotación Aeropuerto de Barranquilla (**)(1)					
		COP	COP	COP	COP
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)	37.89%	3.698.728	14.427.202	6.888.833	25.014.763
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia					
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*) (1)					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)					
México DF Operador de 12 aeropuertos en México		MXN	MXN	MXN	MXN
(*) (1)	33.33%	2.453.400	282.215	1.941.934	4.678.549
		COP	COP	COP	COP
Aerocali, S.A.	33.33%	3.800.000	12.493.588	4.398.917	20.692.505
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia					
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	40%	98.600	(7.060)	3.112	94.652

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2013
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2012
(1) Sociedad auditada por otros auditores.

El patrimonio neto de las Sociedades participadas en Colombia y México incluye la partida de ajustes por inflación, siguiendo las normas establecidas al efecto en el país respectivo.

Dada la evolución de estas Sociedades los Administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor, excepto por ACSA, cuya concesión finalizó en 2012 y en la que el valor de la inversión se deterioró en su totalidad.

- El 8 de agosto de 2013 la Sociedad Aena Desarrollo Internacional recibió una comunicación de Aerocali donde se indicaba que la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias estaba interesada en la venta de su participación en Aerocali y solicita a Aena Desarrollo Internacional que confirme su intención de ejercer el derecho de preferencia. El 29 de agosto de 2013 la Sociedad Aena Desarrollo Internacional comunicó su potencial intención de aceptar la oferta y adquirir 63.335 participaciones adicionales, un 16,67%, alcanzando un 50% en Aerocali, e indica que la transmisión de las mismas y pago del precio estarían sujetos a la obtención de las autorizaciones administrativas que resultan de aplicación. El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A., una vez obtenidas dichas autorizaciones, efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67%. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional, S.A. pasa a tener el 50% de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición asciende a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección de Aena Desarrollo Internacional, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que al 31 de diciembre de 2014 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

- Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacifico, S.A. (compañia 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 2014 fue de 92,72 pesos mexicanos (MXN) (2013: 69,80 pesos mexicanos (MXN)).

  El 22 de mayo de 2014 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacifico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 75.000 miles de acciones (2.378.350 miles de pesos mexicanos). Como consecuencia de esta operación Aena Desarrollo Internacional, S.A. ha reconocido una entrada de caja por 1.410 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 1.369 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación.

  Durante el ejercicio 2014 la inversión en AMP se ha ajustado en 21.303 miles de euros por homogeneización, registrándose en la deuda con la Sociedad dominante última y en ganancias acumuladas 2.131 miles de euros. Teniendo en cuenta el impacto fiscal diferido, estos ajustes supusieron un impacto neto en la valoración de los activos aportados a través de la Aportación no dineraria descrita en la Nota 3 de 16.486 miles de euros, lo que, en aplicación del mecanismo de ajuste explicado en dicha nota, motivó un aumento por dicha cantidad en el préstamo con Sociedad dominante última (Nota 15).

3) Otras participaciones

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

Denominación / Domicilio / Actividad	Miles de euros (*)						
			Beneficio 2014		Resto de	Total	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2014
	% Partic.	Capital	Explotación	Neto	Patrimonio	Patrimonio	
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)	11,76%	1.533	24	3	317	1.853	180
Total							**180**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2014

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Miles de euros (*) Beneficio 2013 Explotación	Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en Libros al 31 de diciembre de 2013
Agencia Barcelona Regional Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei. Zona Franca Carrer 60. 25-27 Barcelona (*)	11.76%	1.533	32	2	315	1.850	180
Total							**180**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2013

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014									
	Miles de Euros									
	Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (impuestos) (Nota 21)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 21)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a pagar	Acreedores
Entidad dominante:										
ENAIRE	665		55.252		168.196	(9.458.026)	(1.107.180)	-	(997)	(30.366)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas										
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	-	614	-	27.906	-					(3.378)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(2)		-					(1.212)		(2.541)
	663	614	55.252	27.906	168.196	(9.458.026)	(1.107.180)	(1.212)	(997)	(36.285)

	2013									
	Miles de Euros									
	Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (impuestos)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a cobrar - Cash Pooling	Acreedores
Entidad dominante:										
ENAIRE	17.773	-	148.823	-	108.936	(10.372.987)	(1.030.159)	-	67.766	(67.153)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas										
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	3	28.494		1.235						(1.645)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(19)							(1.538)		(2.797)
	17.757	28.494	148.823	1.235	108.936	(10.372.987)	(1.030.159)	(1.538)	67.766	(71.595)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2014 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO
Ingresos por prestación de servicios	(4.483)	(4)	(16)
Servicios recibidos	157.757	1.469	11.399
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	5.765
Adquisiciones de Existencias (Nota17)	2.222	-	-
Ingresos financieros (Nota 22-e)	(466)	(496)	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 22-e)	4.922	-	-
Gastos financieros (Nota 22-e)	208.212	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2013 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO	RAESA
Ingresos por prestación de servicios	(13.130)	(8)	(30)	(4.809)
Servicios recibidos	205.526	1.645	8.371	345
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	8.027	-
Ingresos financieros (Nota 22-e)	-	(191)	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 15)	12.904	-	-	-
Gastos financieros (Nota 22-e)	230.770	-	-	-

Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo – Créditos a empresas

Este epígrafe incluye un préstamo concedido a Aena Desarrollo Internacional, S.A. por importe de 9,8 millones de euros, con cuotas trimestrales constantes de amortización, y tiene un saldo pendiente a 31 de diciembre de 2014 de 1,8 millones de euros (2013: 3,1 millones de euros), de los que 0,6 millones de euros vencen a largo plazo. Este préstamo tiene su vencimiento final al 15 de junio de 2016. Está referenciado al tipo medio de financiación de Aena, S.A. más un diferencial de 125 puntos básicos.

Aena Desarrollo Internacional, S.A. tiene otro préstamo concedido por importe de 40 millones de euros, que tenía su vencimiento inicialmente al 31 de diciembre de 2014, y se amortizará íntegramente al vencimiento. En el Consejo de Administración del 24 de marzo de 2014, se aprueba la extensión del plazo por 1 año desde su vencimiento, quedando el nuevo vencimiento fijado para el 31 de diciembre de 2015. Este préstamo, que el 31 de diciembre de 2014 tenía un saldo de 26,7 millones de euros (2013: 26,7 millones de euros), se ha traspasado en consecuencia al corto plazo, y estaba formalizado a un tipo de interés referenciado al Euribor más un diferencial de 1,25 puntos.

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. para el 2014 y 2013; dichos contratos se han venido renovando con carácter anual:

- 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 ENAIRE y Aena, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Control Navigation System).
- Acuerdo prestación de servicios navegación aérea.
- Anexo de Aspectos Económicos de los Acuerdos de Prestación de Servicios.

En aplicación de la decisión de finalizar de manera definitiva y efectiva el proceso de segregación organizativa entre ambas empresas y dotarlas así de funcionamiento independiente, el Grupo ha dejado sin efecto estos contratos como parte del proceso de privatización, excepto el acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Control Navigation System) que se mantiene en vigor para los siguientes ejercicios. El contrato denominado "Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería" quedó ya sin efecto en el primer semestre de 2014.

Adicionalmente, existe el siguiente contrato con la vinculada INECO, que también se viene renovando con carácter anual:

- Acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes.

13. Clientes por ventas y prestaciones de servicios

El saldo del epígrafe "clientes por ventas y prestaciones de servicios" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2014 y 2013 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de Euros	
	2014	2013
Clientes por prestación de servicios	274.853	277.522
Clientes de dudoso cobro	101.047	105.845
Menos: provisión por deterioro	(126.469)	(129.352)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	663	17.757
Deudores varios (*)	7.506	7.508
Personal	1.458	1.085
Otros créditos con las Administraciones Públicas	42.091	115.074
	301.149	**395.439**

(*) El epígrafe de deudores varios recoge el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, la Sociedad mantiene dicho importe provisionado.

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

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

	Miles de Euros	
	2014	2013
Vueling Airlines, S.A.	39.355	36.666
World Duty Free	31.227	24.239
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	25.288	21.438
Cemusa Corporación Europea	14.990	14.936
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	14.659	13.796
Áreas S.A	14.152	10.166
Air Nostrum	10.224	4.722
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	6.571	6.753
Dufry Islas Canarias, S.R.L.	1.115	8.273
Otros	117.273	136.533
	274.854	**277.522**

Las pérdidas, deterioro y provisiones por operaciones comerciales en el ejercicios 2014 y 2013 han sido las siguientes:

	Miles de Euros	
	2014	2013
Saldo inicial	129.352	115.639
Variación provisión deterioro	(8.117)	5.724
Bajas	(600)	(10.147)
Ajuste apremio	5.834	18.136
	126.469	**129.352**

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre del ejercicio 2014 y 2013 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Créditos a empresas	502	715
Fianzas y depósitos a corto plazo	2.038	21.324
	2.540	**22.039**

15. Deudas con empresas de grupo y asociadas

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 9.458.026 miles de euros (2013: 10.372.987 miles de euros), de los cuales, 9.456.390 miles de euros (2013: 10.307.217 miles de euros) se refieren a préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido y 1.636 miles de euros se refieren a la imputación del derivado a largo plazo (2013: 4.323 miles de euros). En 2013 también recogía 66.241 miles de euros por cuentas a pagar 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 total de 1.109.389 miles de euros (2013: 1.031.697 miles de euros), de los cuales, 1.055.128 miles de euros (en 2013: 952.233 miles de euros) se refieren a préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 48.346 miles de euros (2013: 73.306 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad dominante última; también recoge 5.172 miles de euros por la imputación a corto plazo del derivado (2013: 4.983 miles de euros).

Deudas a largo y corto plazo:

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 52% aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,98% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2013: 50% de los préstamos y créditos están formalizado a tipo de interés fijos revisables que oscilan entre 0,98% y 4,88% anual y el restante a tipos variables referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2014 ha sido del 1,89% (2013: 1,84%).

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 3, la Sociedad y su accionista único firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad Aena, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que Aena S.A se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la Deuda del Ente Público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

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

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", Aena, S.A. y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pueda afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena, S.A. como obligado solidario junto a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteran las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscrito con Aena, S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que han sido objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena, S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49%.

- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados.

Ratio	2013	2014	2015	2016	2017 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	10,00x	9,00x	8,00x	8,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	2,50x	2,75x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a Aena, S.A. ni la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.

- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: Aena, S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.

- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de Aena, S.A.

Las novaciones de los contratos de financiación han ocasionado para Aena, S.A. el pago de unas tasas de novación a todas las entidades financieras, así como gastos de los asesores legales por un importe total de 12.163 miles de euros, del que 11.772 miles de euros se han registrado ajustando el importe en libros del pasivo.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firma una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a Aena, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acuerdan modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. de los importes debidos bajo los Acuerdos de Financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los co-acreditados al amparo de dichos Acuerdos de Financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de Aena, S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda o perdida de la mayoría del capital social de Aena, S.A. por parte de la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE".

En el proceso de novación de la deuda las partes convienen expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los Acuerdos de Financiación, los pagos que por cualquier concepto se deban hacer al amparo de dichos Acuerdos de Financiación, serán hechos por la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y por tanto se mantiene la relación contractual entre Aena, S.A. y la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" a través del Contrato de Reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que Aena, S.A. y la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los Acuerdos de la Financiación, los pagos hechos por Aena, S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por Aena, S.A. de sus obligaciones derivadas del Contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los Acuerdos de Financiación.

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" no modifican el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE".

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de Aena, S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer los correspondientes acciones procesales a los que Aena, S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
d) Embargos generalizados de bienes de Aena, S.A. y/o ENAIRE.
e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de Aena, S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
f) La constitución por Aena, S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena, S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
g) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respetivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación.

Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de Aena, S.A. de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

- Aena, S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de Aena, S.A. por parte de ENAIRE);

- Los importes impagados por Aena, S.A. devengarán intereses de demora.

- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al Contrato de Reconocimiento de Deuda hubiese debido pagar Aena, S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a Aena, S.A. y la deuda reconocida en el Contrato de Reconocimiento de Deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.

- Asimismo, en el caso de que como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de Aena, S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, Aena, S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3% del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a Aena, S.A..

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada" o "Deuda con ENAIRE") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2014, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	5.129.729
ICO	2.565.000
DEPFA	1.283.333
FMS	933.333
BBVA	252.567
LA CAIXA	153.600
SABADELL	140.000
BANKINTER	104.000
DEXIA SABADELL	93.750
BANKIA	73.800
KFW	66.667
POPULAR	64.633
SANTANDER	36.000
SOCIETE GENERAL	34.200
UNICAJA	16.667
BARCLAYS	12.500
TARGO BANK	6.667
TOTAL Co-acreditada	**10.966.446**

De los 10.966.446 miles de euros anteriores, Aena, S.A adeuda a la Entidad Pública "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2014 asciende a un importe de 10.524.038 miles de euros.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2013 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con el accionista por la financiación de los aeropuertos (Nota 12) al cierre del ejercicio 2014, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	**Miles de euros 2014**
2015	1.055.128
2016	1.190.488
2017	866.393
2018	787.995
2019	689.755
Siguientes	5.934.279
Total	**10.524.038**

El detalle de los epígrafes "Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas" y "Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas" del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2014 y 2013 se muestra a continuación:

	Miles de Euros		
	2014		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	9.468.910	1.055.128	10.524.038
Deudas con emp. grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12) (*)	(12.520)	(1.466)	(13.986)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	1.636	5.172	6.808
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)		48.346	48.346
Otras (Nota 12)		997	997
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota12)	-	1.212	1.212
Total	9.458.026	**1.109.389**	**10.567.415**

(*) Contabilizado de acuerdo al criterio de coste amortizado. Corresponde a importes ya pagados, principalmente a 11.772 miles de euros de gastos de novación (ver nota 5 c)).

	Miles de Euros		
	2013		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo (Nota 12)	10.307.217	952.233	11.259.450
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en via de apremio	66.241	-	66.241
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Deuda espejo comisiones	(4.794)	(363)	(5.157)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	4.323	4.983	9.306
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Intereses devengados (Nota 12)	-	73.306	73.306
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	-	1.538	1.538
Total	**10.372.987**	**1.031.697**	11.404.684

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en Euros.

Los valores contables y los valores razonables de las deudas con ENAIRE no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2014	2013	2014	2013
Deuda con ENAIRE	9.456.390	10.368.664	8.870.632	9.700.022
Deuda con ENAIRE - Derivados	1.636	4.323	1.636	4.323
Total (Nota 12)	**9.458.026**	**10.372.987**	**8.872.268**	**9.704.345**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un "spread" del 1,66%(2013: la curva cupón 0 más un "spread" del 1,66%) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

La Sociedad no dispone de ninguna línea de crédito no dispuesta a 31 de diciembre de 2014.

Coberturas de flujos de efectivo

La Entidad matriz, tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés los cuales son transferidos a Aena, S.A. para cubrir la deuda entre ambas Sociedades.

Al 31 de diciembre de 2014 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M+0,08) a Fijo (2,57%)	255.000	15/12/2011	15/03/2016	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,98%)	66.500	13/12/2012	13/12/2017	Semestral

Al 31 de diciembre de 2013 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (2,57%)	255.000	15/12/2011	15/03/2016	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,98%)	66.500	13/12/2012	13/12/2017	Semestral

Los importes del principal nocional de la Sociedad de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2014 ascienden a 243.623 miles de euros (2013: 291.500 miles de euros).

Las principales referencias de tipos de interés variable son EURIBOR 3 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. Durante el ejercicio 2014 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 4.922 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (2013: 12.904 miles de euros). (Nota 18 (e).

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2014 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2014 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
1.636	5.172

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2013 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2013 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
4.323	4.983

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**2014**	**2013**
Proveedores	164	178
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	36.285	71.595
Acreedores varios	162.304	167.170
Personal	26.178	25.214
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 21)	17.058	41.677
Anticipos de clientes	34.458	20.817
Total	**276.447**	**326.651**

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 (60 días) es el siguiente:

	2014	
	Miles de Euros	**%**
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	665.122	92,30%
Resto	55.451	7,70 %
Total pagos del ejercicio	720.573	100 %
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	69	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	5.374	

	2013	
	Miles de Euros	**%**
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	817.018	84,31%
Resto	152.101	15,69%
Total pagos del ejercicio	969.119	100%
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	71	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	9.573	

En el ejercicio 2014 se han reducido significativamente los plazos medios de pago excedidos adaptándose, al cierre de ejercicio, a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal suman solo un 7,70% y responden, principalmente, a causas ajenas a la sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de la cuentas bancarias de los proveedores, etc.

17. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias al cierre del ejercicio 2014 y 2013 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Repuestos	6.803	4.755
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	6.669	**4.621**

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2014 incluye 2.222 miles de euros de repuestos adquiridos a la Sociedad dominante ENAIRE (véase Nota 12).

18. Patrimonio Neto

a) Capital Social

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la Entidad Pública Empresarial ENAIRE. El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de ENAIRE aprueba una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

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

b) Reservas

Prima de emisión

La prima de emisión de acciones es de libre disposición.

Reserva legal

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

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

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2013, al cierre del ejercicio 2014 la reserva legal asciende a 58.008 miles de euros.

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2014, se incluyen en este epígrafe 359.533 miles de euros que se corresponden, principalmente, con Reservas voluntarias disponibles.

c) Distribución del resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2014 y 2013 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Base de reparto:		
Pérdidas y ganancias (Pérdidas)	452.169	580.076
Aplicación:		
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-	164.585
Reserva Legal	45.217	58.008
Reserva Voluntaria	406.952	357.483

Con esta aplicación del resultado, el importe de la Reserva Legal queda establecido en 103.225 miles de euros, un 34,44% del mínimo legalmente establecido para Aena, S.A. de 300.000 miles de euros conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Ajuste Reforma fiscal Ley 27/2014 (*)	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2014
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos					
Importe	669.351	27.443	-	(46.729)	650.065
Efecto impositivo	(200.805)	(8.166)	31.188	14.019	(163.764)
Neto	**468.546**	**19.277**	**31.188**	**(32.710)**	**486.301**

(*) Los saldos de subvenciones han sido incrementados, contra el correspondiente ajuste valorativo de los Pasivos por impuesto diferido, como consecuencia de la aprobación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (véase nota 21).

	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2013
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	688.331	21.226	(40.205)	669.351
Efecto impositivo	(206.500)	(6.368)	12.062	(200.805)
Neto	**481.831**	**14.858**	**(28.143)**	**468.546**

Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2014 y 2013 es el siguiente en miles de euros:

Concepto	Cobros 2014 Miles de Euros	Cobros 2013 Miles de Euros
Prog Oper. C. Canarias	43.110	16.143
Prog Oper. C. Galicia	19.608	-
Prog Oper. C. Andalucía	13.259	-
Prog Oper. C. Murcia	169	-
Prog Oper. C.Extremadura	1.577	-
Prog Oper. C.Valencia	857	-
Prog Oper. Melilla	216	-
A.T. Gobernanza	154	-
Total Fondos Feder Cobros	**78.950**	**16.143**

Con fecha 4 de abril de 2013 la Sociedad Aena, S.A. recibió una comunicación de la Dirección General Política Regional y Urbana de la Comunidad Europea informando del bloqueo de los cobros del Programa

Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013) ante deficiencias detectadas en la revisión de dicho programa operativo por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Durante el ejercicio 2013 la Sociedad llevó a cabo las acciones requeridas por la Comisión Europea, recibiendo informe favorable por parte de la IGAE con fecha 13 de diciembre de 2013. Durante el ejercicio 2014 Aena, S.A. ha cobrado 78.950 miles de euros de dichos fondos FEDER.

Al cierre del ejercicio 2014 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

19. Periodificaciones

El 14 de febrero de 2013, Aena, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaba un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, al 31 de diciembre de 2014 el anticipo a corto plazo asciende a 35.190 miles de euros, y el anticipo a largo plazo asciende a 197.802 miles de euros.

	Pasivo Largo plazo		**Pasivo** Corto Plazo	
	2014	**2013**	**2014**	**2013**
Fianzas	7.037	3.113	-	2
Periodificaciones	197.802	233.043	35.190	27.026
Total	**204.839**	**236.156**	**35.190**	**27.028**

Desde mayo 2013 la Sociedad empieza a hacerse cargo de los gastos de las primas de seguros, hasta ese momento, ENAIRE era quien se encargaba de contratar y pagar dichas pólizas y los refacturaba a través de los acuerdos de servicios, a la Sociedad.

	Activo Corto plazo	
	2014	**2013**
Periodificaciones	5.145	5.316
Total	**5.145**	**5.316**

20. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2014 y 2013 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2014							
	Miles de Euros							
	Provisión para Compromisos Laborales	**Expropiaciones e intereses de demora**	**Responsabilidades**	**Impuestos**	**Actuaciones Medioambientales**	**Otras provisiones de explotación**	**Plan Social de Desvinculación Voluntaria**	**Total**
Saldo inicial	**6.618**	**210.552**	**120.986**	**39.158**	**159.310**	**8.640**	**25.503**	**570.767**
Dotaciones	1.833	1.018.905	9.765	4.212	6.310	24.887	-	1.065.912
Adiciones descuento	207	-	-	-	4.358	-	-	4.565
Reversiones / Excesos	-	(5.494)	(50.943)	(6.574)	(29.973)	-	(1.230)	(94.214)
Aplicaciones	(395)	(113.635)	(5.702)	(999)	(8.798)	(3.727)	(62)	(133.318)
Traspasos	-	-	-	(13.838)	-	-	-	(13.838)
Saldo final 2014	**8.263**	**1.110.328**	**74.106**	**21.959**	**131.207**	**29.800**	**24.211**	**1.399.874**
Porción a corto plazo	-	147.358	47.196	-	18.458	29.800	24.211	267.023
Porción a largo plazo	8.263	962.970	26.910	21.959	112.749	-	-	1.132.851

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante 2014, en miles de euros, es el siguiente:

	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2014	6.618	-	**6.618**
Dotaciones	1.440	244	1.684
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	-	149	149
Incremento por descuento	198	9	207
Reversiones/Excesos	-	-	-
Aplicaciones	(395)	-	(395)
Traspasos	-	-	-
Saldo final 2014	**7.861**	**402**	**8.263**

	2013 Miles de Euros							
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Plan Social de Desvinculación Voluntaria	Total
Saldo inicial	6.783	314.990	37.002	53.030	169.801	1.322	134.468	717.396
Dotaciones	506	4.207	86.113	5.689	1.187	8.416	-	106.118
Adiciones descuento	211	13.489	-	-	4.995	-	-	18.695
Reversiones / Excesos	(453)	-	(1.810)	(1.265)	(5.714)	-	(5.529)	(14.771)
Aplicaciones	(429)	(122.134)	(319)	(360)	(10.959)	(1.098)	(103.436)	(238.735)
Traspasos	-	-	-	(17.936)	-	-	-	(17.936)
Saldo final 2013	**6.618**	**210.552**	**120.986**	**39.158**	**159.310**	**8.640**	**25.503**	**570.767**
Porción a corto plazo	-	204.552	46.845	-	26.442	8.640	25.503	311.982
Porción a largo plazo	6.618	6.000	74.141	39.158	132.868	-	-	258.785

Durante el ejercicio 2013, el movimiento de la Provisión por compromisos laborales correspondió exclusivamente a la Provisión por premios de permanencia.

a) Provisión para compromisos laborales

Premios de permanencia

El saldo corresponde, principalmente, a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2014 ha ascendido a 1.638 miles de euros (2013: 717 miles de euros), de los que 198 miles de euros corresponden al coste financiero (2013: 211 miles de euros).

Premios de jubilación anticipada

El saldo del Pasivo reconocido en Balance (402 miles de euros) corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31/12/2014 (470 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan (-68 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a Coste normal de servicios del ejercicio (15 miles de euros), coste financiero (9 miles de euros), extornos (292 miles de euros), pérdidas actuariales (149 miles de euros), rendimientos activos afectos (-11 miles de euros) y otros ajustes al saldo inicial (-52 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El Convenio estipula un plan de pensión como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los últimos años. Sin embargo, para los ejercicios 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RD Ley 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año. A 31 de diciembre de 2014 se han efectuado dotaciones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar durante el período a una dotación por importe de 74.968 miles de euros, de los cuales 52.910 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 22.058 miles de euros a intereses de demora devengados al 31 de diciembre de 2014, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (véanse notas 7 y 22). Adicionalmente, cabe destacar, en particular, la sentencia notificada a Aena, S.A. el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoce el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas. Esta sentencia ha originado un total de dotación a la provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 925.561 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio (396.400 miles de euros por el propio Procedimiento 1/2011 citado, siendo el resto del importe correspondiente a otros dos procedimientos relacionados con el anterior: el Procedimiento 66/2011 con un importe provisionado de 351.403 miles de euros, y el procedimiento 427/2011 con un importe de 10.802 miles de euros), que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 166.951 miles de euros a intereses de demora devengados al 31 de diciembre de 2014, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (véanse Notas 7 y 22). Existen dotaciones adicionales por importe de 18.376 miles de euros, correspondientes a otros contenciosos menores en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en otros aeropuertos de la red. El gasto total de intereses por expropiaciones del ejercicio 2014 asciende a 191.119 miles de euros (2013: 13.776 miles de euros). (Véase Nota 22).

c) Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera

que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2014 y 2013 las dotaciones efectuadas por la Sociedad correspondían, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Durante el ejercicio 2014, las reversiones por importe de 50.943 miles de euros corresponden principalmente a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras por importe de 32.459 miles de euros para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones (18.484 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados, principalmente a su epígrafe "Exceso de provisiones".

Por otro lado, existen pendientes de sentencia otros procedimientos con constructoras para los que la Sociedad tiene dotada una provisión por importe aproximado de 65 millones de euros.

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

d) Impuestos

Dentro de este 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 estas cuentas anuales. Los traspasos realizados en el ejercicio 2014 por importe de 13.838 miles de euros (2013: 17.936 miles de euros) han sido registrados en proveedores y otras cuentas a pagar (epígrafe "Otras deudas con Administraciones Públicas") para el abono de los mismos.

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 131.207 miles de euros (2013: 159.310 miles de euros) relacionadas, principalmente, con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de evaluación ambiental de proyectos y de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

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

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

A la fecha de realización de estas cuentas anuales, se han aprobado por Real Decreto las servidumbres acústicas y los correspondientes planes de acción de los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (RD 1003/2011 de 8 de julio, BOE nº 174 de 21 de julio de 2011), Barcelona-El Prat (RD 1002/2011 de 8 de julio BOE nº 174 de 21 de julio de 2011) y Palma de Mallorca (RD 769/2012 de 27 de abril BOE nº 119 de 18 de mayo de 2012).

En los aeropuertos en los que se han aprobado servidumbres acústicas (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca), se estima en 100 viviendas (todas ellas correspondientes al aeropuerto de Palma de Mallorca) el número de viviendas en los que se realizarían actuaciones de aislamiento acústico. Dichas actuaciones ya se encuentran incluidas en las provisiones contables realizadas. En el caso de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El Prat, no se incluyen viviendas adicionales, dado que el ámbito delimitado por el escenario de la situación actual de las servidumbres es menor que el abarcado por las isófonas de sus PAAs en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de realización de estas cuentas anuales, se encuentran en proceso de tramitación las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, siendo el plazo estimado para la tramitación y aprobación del Real Decreto para cada uno de ellos, de un año (mayo-junio 2015), y la estimación del incremento de viviendas a incluir en sus respectivos censos de PAAs, de 2.742 en total para el conjunto de ellos. Dichas viviendas no están contempladas en las provisiones al no haberse aprobado las correspondientes servidumbres acústicas. Para el resto de aeropuertos con más de 50.000 operaciones al año, Gran Canaria, Tenerife Norte y Alicante-Elche, el proceso de actualización y aprobación de las servidumbres acústicas aún no se ha iniciado, estimándose que se dará cumplimiento a la Ley 5/2010 para todos estos aeropuertos en el período 2014-2020.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran.

Hasta el ejercicio 2013, el cálculo del coste unitario de aislamiento por vivienda se cifraba en 15.042 euros, coste que se había venido utilizando para calcular el importe pendiente de ejecutar de los PAAs en vigor. Desde principios del ejercicio 2014 se han venido aplicando rebajas a los costes de aislamiento y, adicionalmente, se han tramitado Acuerdos Marco para la ejecución de actuaciones de aislamiento cuyos importes de adjudicación son inferiores al mencionado. Todo ello ha implicado un descenso en el importe medio del coste de aislamiento por vivienda hasta un importe de 13.154 euros. Adicionalmente, se ha actualizado el censo de viviendas con derecho a aislamiento acústico. En consecuencia, se ha procedido durante el ejercicio 2014, a un recálculo de la Provisión dotada por aislamiento acústico y a la reversión correspondiente de la misma por los ahorros conseguidos en las nuevas licitaciones, por un importe estimado en 13,3 millones de euros.

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las Islas Canarias. Asimismo la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2014, establece incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena, S.A... Al 31 de diciembre de 2014 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a 29.800 miles de euros (31 de diciembre de 2013: 8.640 miles de euros).

g) Provisiones para plan social de desvinculación voluntaria

Dentro de este epígrafe se recoge la provisión por desvinculaciones voluntarias del personal de Aena, S.A., derivadas de la aprobación en junio de 2012, por parte del Ministerio de Fomento, del plan de eficiencia aeroportuaria propuesto por Aena, S.A. 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, Aena, S.A. firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores con una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tuvieran ciertos requisitos de acceso y que solicitaran la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, Aena, S.A. verificó el cumplimiento, por los trabajadores que lo solicitaron, de las condiciones del plan y en enero de 2013 se produjo 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 produjeron en el período entre enero de 2013 hasta el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se liquidó con cargo a la provisión dotada en 2012.

El plan de desvinculaciones voluntarias se consideró una prestación por terminación de empleo y el importe de la provisión por 134.468 miles de euros dotados en el ejercicio 2012 se estimó en base a cálculos actuariales.

A 31 de diciembre de 2014, Aena, S.A. mantiene una provisión por 24.211 miles de euros (2013: 25.503 miles de euros) correspondiente a la valoración del posible coste en el que podría incurrir Aena, S.A. en relación con su Plan de desvinculaciones voluntarias por importe de las prestaciones de desempleo contributivas de las personas afectadas por dicho Plan, así como las cotizaciones a la Seguridad Social.

21. Administraciones Públicas y Situación fiscal

21.1. Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora	Miles de Euros 2014		Miles de Euros 2013	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 21)	-	96.821	-	80.582
Hacienda Pública deudora por IVA	14.856	-	34.060	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	9	-	4	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	27.226	-	81.010	-
	42.091	96.821	115.074	80.582

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2014 un importe de 27.226 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2013: 81.010 miles de euros). Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha cobrado 78.950 miles de euros por este concepto (véase nota 18 d).

Hacienda Pública, Acreedora	Miles de Euros 2014		Miles de Euros 2013	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 21.3)	-	169.140	-	206.182
Hacienda Pública acreedora por IRPF	6.103	-	7.987	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	646	-	24.596	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	9.580	-	8.418	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	183	-	676	-
Hacienda pública acreedora por IVA	546	-	-	-
	17.058	169.140	41.677	206.182

Con fecha 27 de noviembre de 2014 se aprobaron los textos normativos que aprueban la reforma de los Impuestos sobre Sociedades, IRPF y no Residentes e IVA.

La Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades establece, entre otras modificaciones, la reducción progresiva del tipo impositivo del impuesto en el plazo de dos años del 30% al 25%, fijándose en el ejercicio 2015 un tipo del 28% y para el ejercicio 2016 y siguientes un tipo del 25%. En consecuencia, se ha procedido al correspondiente ajuste valorativo de los activos y pasivos por impuesto diferido (véanse notas 18d) y 21.3). El impacto en activos diferidos ha sido de una disminución de 15.666 miles de euros, y en pasivos diferidos de una disminución de 31.188 miles de euros.

21.2. Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2014 es la siguiente:

	Miles de Euros					
	2014					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			452.169			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	199.430	-	199.430			
Resultado antes de impuestos	-	-	651.599			
Diferencias permanentes	4.323	-	4.323			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	261.397	(141.247)	120.150	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	10.112	(20.071)	(9.959)	-	-	-
- Planes de pensiones	1.662	(395)	1.267	-	-	-
- Provisiones	348	(3.356)	(3.008)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	4.922	(2.423)	2.499
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	27.443	(46.729)	(19.286)
- Otros	4.367	(18)	4.349	-	(149)	(149)
	277.886	(165.087)	112.799			
Base imponible (resultado fiscal)			768.721			(16.936)
Cuota íntegra (30% sobre la base imponible)			230.616			(5.081)
Deducciones			(96.552)			
Cuota líquida			134.064			
Retenciones y pagos a cuenta			(189.316)			
Cuota a cobrar con matriz (Nota 12)			(55.252)			

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2014 es del 30%. La Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con entrada en vigor el 1 de enero del 2015, establece que el tipo general de gravamen para los contribuyentes de este Impuesto será del 28% en 2015 y del 25% a partir del 2016.

Como consecuencia de esta reducción del tipo de gravamen general y del resto de modificaciones incorporadas por la Ley 27/2014, de 27 de noviembre se ha procedido a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión, registrando los siguientes impactos:

- Un mayor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 18.736 miles de euros, de los cuales 15.481 miles de euros se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance de Situación), y el resto, 3.255 miles de euros, se abonan, disminuyéndolos, a los créditos fiscales por bases imponibles negativa existentes frente a ENAIRE (epígrafe "Créditos a empresas del grupo y asociadas" del Activo corriente del Balance de Situación),

- Una disminución del epígrafe "Pasivos por Impuestos diferido" por importe de 31.188 miles de euros, con contrapartida en el epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio neto (Nota 18 d).

- Un cargo al epígrafe" Operaciones de cobertura" del Patrimonio neto por un importe de 185 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

El gasto por el impuesto sobre Sociedades se compone de:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Impuesto corriente	230.616	147.039
Impuesto diferido	(33.839)	(480)
Deducciones fiscales registradas	(14.450)	(240.022)
Otros	17.103	(497)
	199.430	(93.960)

El epígrafe "Otros" recoge, principalmente, el gasto por 18.736 miles de euros por ajustes valorativos derivados de la aprobación de la Ley 27/2014 explicado anteriormente, así como ajustes respecto de ejercicios anteriores que corresponden a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del período y la presentación del impuesto de sociedades. Adicionalmente, recoge el efecto positivo, por importe de 1.633 miles de euros, de declaraciones complementarias del Impuesto correspondientes a los ejercicios 2012 y 2013.

En el ejercicio 2014 la Sociedad ha reconocido y aplicado deducciones fiscales en el impuesto de Sociedades por importe de 14.450 miles de euros.

En el ejercicio 2013 la Sociedad reconoció y aplicó deducciones fiscales en el impuesto de Sociedades por importe de 96.421 miles de euros, asimismo reconoció deducciones fiscales pendientes por utilizar por 143.604 miles de euros como una cuenta a cobrar con la matriz.

En los epígrafes Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo y corto plazo, se recogen el crédito que la Sociedad mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio. Al 31 de diciembre de 2014 las cuentas a cobrar a corto y largo plazo por este concepto ascienden a 168.196 y 55.252 miles de euros, respectivamente, (2013: cuenta a cobrar a corto plazo por 108.936 miles de euros; cuenta a cobrar a largo plazo por 148.823 miles de euros). De los 168.196 miles de euros de cuenta a cobrar a corto plazo, 59.085 miles de euros (2013: 0 miles de euros) corresponden a pagos a cuenta del Impuesto de Sociedades de 2013 no compensados a la fecha de cierre de estas cuentas anuales, pero que fueron cobrados íntegramente en enero de 2015; 63.548 miles de euros (2013: 108.936 miles de euros) a deducciones pendientes de aplicación (ver nota 21.3), y el resto, 45.563 miles de euros (2013: 0 miles de euros), a créditos frente a ENAIRE por bases imponibles negativas pendientes de aplicación. El crédito a largo plazo de 55.252 miles de euros (2013: 148.823 miles de euros, de los cuales 34.672 miles de euros correspondían a deducciones pendientes de aplicación; 52.615 miles de euros a créditos por bases imponibles negativas pendientes de aplicación, y 61.536 miles de euros, a pagos a cuenta del Impuesto de Sociedades de 2013 no compensados a la fecha de cierre) corresponde íntegramente a pagos a cuenta del Impuesto de

Sociedades de 2014 no compensados. La Sociedad ha clasificado estas cuentas a cobrar en el corto y largo plazo en función de las previsiones de utilización en el impuesto de Sociedades de los próximos ejercicios (Nota 12).

Otra información:

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

21.3. Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	2013
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 21.1)	96.821	80.582
	96.821	80.582
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 21.1)	(169.140)	(206.182)
	(169.140)	(206.182)
Impuestos diferidos	(72.319)	(125.600)

El movimiento durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos, ha sido como sigue:

Miles de Euros

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	48.627	6.622	980	15.419	2.792	5.911	231	80.582
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	36.045	(2.988)	380	(903)	-	-	1.305	33.839
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	(749)	-	-	(749)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	(12.995)	(595)	(213)	(1.653)	(185)	-	(25)	(15.666)
Otros	574	5.290	-	1.333	-	(7.065)	(1.317)	(1.185)
Saldo a 31 de diciembre de 2014	**72.251**	**8.329**	**1.147**	**14.196**	**1.858**	**(1.154)**	**194**	96.821
Saldo al inicio	43.138	6.766	1.030	2.737	6.856	5.911	1.692	68.130
Altas por fusión	-	-	-	-	-	-	-	-
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	3.399	482	(50)	(2.463)	-	-	(1.848)	(480)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	(4.064)	-	-	(4.064)
Otros	2.090	(626)	-	15.145	-	-	387	16.996
Saldo a 31 de diciembre de 2013	**48.627**	**6.622**	980	**15.419**	2.792	5.911	**231**	**80.582**

			Miles de Euros
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	(200.805)	(5.377)	(206.182)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	31.188	-	31.188
Cargo a patrimonio neto	5.854	-	5.854
Saldo a 31 de diciembre de 2014	**(163.763)**	**(5.377)**	**(169.140)**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	(206.498)	(5.377)	(211.875)
Cargo a patrimonio neto	5.693	-	5.693
Otros	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2013	**(200.805)**	**(5.377)**	**(206.182)**

Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2014, está abierto el período de prescripción comprendido entre el 31 de mayo de 2011 y el 31 de diciembre de 2014 para todos los impuestos.

La Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", cabecera del grupo fiscal, tiene abierto el período de prescripción de los siguientes impuestos: Impuesto sobre Sociedades: ejercicios de 2010 a 2014; Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2011 a 2014; Impuesto sobre el Valor Añadido: ejercicios de 2011 a 2014; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2011 a 2014 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2011 a 2014.

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

El 25 de julio de 2014 se cerraron las actuaciones de comprobación e investigación en relación con el Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013 que se iniciaron el 19 de marzo de 2014 en Aena, S.A., concluyéndose de manera favorable para la entidad, y estimándose que, a cierre de 2013, la cantidad a devolver por el Estado a Aena, S.A. ascendía a 31.648 miles de euros correspondientes a la cuota pendiente de devolución de diciembre de 2013, contabilizada en balance. Dicho importe ha sido cobrado íntegramente el 28 de agosto de 2014.

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2014 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de Sociedades y las deducciones pendientes se han reconocido en la cuenta fiscal con el accionista:

Deducciones fiscales ejercicio 2014

	Año de Generación	Importe reconocido en 2014	Importe registrado generado en 2014	Importe aplicado	Importe pendiente	Año Vencimiento
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2008	5.449	-	(5.449)	-	2013
	2009	-	-	-	-	2014
	2010	-	-	(57.386)	-	2015
	2011	-	-	(16.975)	25.769	2016
	2012	(1.012)	-	-	37.779	2027
	2013	-	-	-	-	2028
	2014	-	14.450	(14.450)	-	2029
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 Imposición Interna	2011	-	-	(220)		2018
	2012	-	-	(28)		2019
Planes de pensiones	2006	(252)	-	-	-	2021
	2007	(179)	-	-	-	2022
	2008	-	-	(148)	-	2023
	2009	-	-	(102)		2024
	2010	-	-	(58)	-	2025
I+D+i	2012	-	-	(321)	-	2030
	2013	81	-	(81)	-	2031
Fomento empleo minusválido	2012	-	-	(167)	-	2027
	2013	44	-	(44)	-	2028
Formación Profesional	2006	(330)	-	-	-	2021
	2007	(277)	-	-	-	2022
	2008	-	-	(329)	-	2023
	2009	-	-	(136)	-	2024
	2010	-	-	(43)	-	2025
	2011	-	-	(4)	-	2026
	2012	-	-	(3)	-	2027
	2013	2	-	(2)	-	2028
Donaciones	2011	-	-	(7)	-	2021
	2012	-	-	(23)	-	2022
	2013	21	-	(21)	-	2023
	Total	**2.046**	**14.450**	**(96.552)**	**63.548**	

En la columna "Importe reconocido en 2014" se reflejan las diferencias entre las deducciones aplicadas en el cálculo del gasto del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2013 y las efectivamente aplicadas en la liquidación definitiva de dicho año presentada ante la Agencia Tributaria.

La columna "Importe registrado generado en 2014" refleja las deducciones propiamente generadas durante el ejercicio 2014.

En el ejercicio 2013 se aplicaron las siguientes deducciones en la liquidación del impuesto de Sociedades y las deducciones pendientes se han reconocido en la cuenta fiscal con el accionista:

Deducciones fiscales ejercicio 2013

	Año de Generación	Importe reconocido en 2013	Importe aplicado	Importe pendiente	Año Vencimiento
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2008	20.879	(20.879)	-	2013
	2009	38.523	(38.523)	-	2014
	2010	57.386	-	57.386	2015
	2011	42.744	-	42.744	2016
	2012	38.791	-	38.791	2017
	2013	37.011	(37.011)	-	2018
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones	2006	129	-	129	2021
	2007	125	-	125	2022
	2008	122	-	122	2023
	2009	113	-	113	2024
	2010	66	-	66	2025
Deducciones medioambientales	2006	730	-	730	2021
	2007	771	-	771	2022
Doble Imposición Interna	2011	220	-	220	2018
	2012	28	-	28	2019
Planes de pensiones	2006	252	-	252	2021
	2007	179	-	179	2022
	2008	148	-	148	2023
	2009	103	(1)	102	2024
	2010	59	(1)	58	2025
I+D+i	2012	321	-	321	2030
Fomento empleo minusválido	2012	167	-	167	2027
	2013	-	-	-	2028
	2006	332	(2)	330	2021
	2007	278	(1)	277	2022
	2008	329	-	329	2023
	2009	138	(2)	136	2024
	2010	44	(1)	43	2025
	2011	4	-	4	2026
	2012	3	-	3	2027
Donaciones	2011	7	-	7	2021
	2012	23	-	23	2022
	Total	**240.022**	**(96.421)**	**143.604**	

22. Ingresos y Gastos

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2014 y 2013 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Compras de otros aprovisionamientos	(626)	(904)
Trabajos realizados por otras empresas	(181.236)	(196.987)
Total	**(181.862)**	**(197.891)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 4.358 miles de euros (2013: 5.925 miles de euros), así como a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), y Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE que ascienden a 145.955 miles de euros (2013: 191.062 miles de euros). En este epígrafe también se incluye el Convenio firmado con AEMET por importe de 8.333 miles de €, sin importe para 2013.

b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2014 y 2013 que se detallan a continuación:

	2014	**2013**
Servicios Aeroportuarios	**2.241.536**	**2.171.357**
Prestaciones Patrimoniales	**2.171.663**	**2.094.346**
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	603.982	570.589
Estacionamientos	27.933	25.750
Pasajeros	977.510	950.376
Pasarelas telescópicas	99.577	96.890
Carga	4.573	11.424
Seguridad	345.898	330.089
Handling	75.569	72.968
Carburante (*)	28.050	27.048
Catering (*)	8.571	9.212
Resto servicios aeroportuarios (1)	**69.873**	**77.011**
Servicios Comerciales	**631.393**	**553.467**
Arrendamientos	26.917	30.015
Tiendas	69.919	72.929
Tiendas Duty Free	188.029	141.603
Restauración	112.892	92.417
Rent a car	100.355	98.529
Publicidad	27.610	25.904
Resto ingresos comerciales (2)	105.671	92.070
Servicios fuera de terminal	**160.528**	**146.178**
Aparcamiento	102.601	89.152
Terrenos	13.161	13.284
Almacenes y hangares	19.349	18.556
Centros Logísticos de Carga	21.270	21.776
Explotaciones Inmobiliarias	4.147	3.410
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	**3.033.457**	**2.871.002**

(*)En los estados financieros auditados de 2013 el Catering figuraba dentro del epígrafe "servicios aeroportuarios" como precio privado y el canon fijo de carburante figuraba como prestación pública patrimonial. Desde el 1 de enero de 2013 el Catering pasa a ser prestación pública patrimonial (LPGE) y el canon fijo de carburante se reclasifica de acuerdo a su naturaleza de precio privado. En estas cuentas anuales ambos conceptos están reclasificados de acuerdo a la normativa vigente.

(1) Incluye, Mostradores Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas, Fast-Track y Otros Ingresos.

(2) Incluye Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2014 y 2013 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	2013
Sueldos y salarios e indemnizaciones	241.712	253.829
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 20)	(1.230)	(5.559)
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	95.384	89.709
Aportaciones a compromisos laborales	8	13
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(2.064)	(6.012)
Otros	1.456	483
	335.266	**332.463**

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2014	2013
Arrendamientos y cánones	3.288	1.656
Reparaciones y conservación	235.550	245.743
Servicios profesionales independientes	25.564	22.425
Primas de seguros	10.930	5.834
Servicios bancarios	1.752	1.548
Publicidad y relaciones públicas	3.245	914
Suministros	100.108	102.593
Servicios vigilancia y seguridad	104.697	105.992
Gastos por servicios con ENAIRE	11.354	28.864
Otros servicios	106.334	110.688
	602.822	**626.257**

El epígrafe de reparaciones y conservación recoge principalmente el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes). Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los otros servicios corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los parkings, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, servicios corporativos con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y servicios de información al público.

Los servicios exteriores han disminuido en comparación con el ejercicio 2013, como consecuencia, principalmente, de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de los últimos años. En concreto, las medidas más importantes han permitido racionalizar y optimizar los costes en los siguientes servicios: mantenimiento, filtros de seguridad, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, información al público, eficiencia energética, asistencias técnicas y en otros conceptos de gastos (comunicaciones, material de oficina, etc.), así como los servicios corporativos con ENAIRE.

e) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2014 y 2013 han sido los siguientes:

	Miles de Euros	
	2014	**2013**
Ingresos financieros	**10.142**	**9.415**
De valores negociables y otros instrumentos financieros-		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	962	191
- De terceros	3.473	217
Activación de gastos financieros	5.707	9.007
Gastos financieros	**(407.996)**	**(250.607)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(208.212)	(230.770)
- Por deudas con terceros	(195.219)	(14.808)
- Por actualización de provisiones	(4.565)	(5.029)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(4.922)	**(12.904)**
Diferencias de cambio	(19)	-
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	-	**(753)**
RESULTADO FINANCIERO	**(402.795)**	**(254.849)**

La Sociedad recoge bajo el epígrafe "Actualización de provisiones" los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 20). El incremento en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" se debe a que la Sociedad ha registrado en 2014 un importe de 191.119 miles de euros (en 2013 un importe de 13.776 miles de euros) en concepto de intereses de demora relativos a contenciosos expropiatorios, cuya provisión asociada se describe en la Nota 20.

f) Excesos de provisiones

Del importe total de 29.445 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de provisiones", 11.797 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia, y el resto, 17.648 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) con origen en los años 2011 a 2013. En 2013 la reversión más significativa corresponde a "Exceso de provisiones de Impuestos" por importe de 1.265 miles de euros.

g) Otra información

El número de empleados al cierre del ejercicio 2014 y 2013 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

	2014(*)			2013 (*)		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	7	2	9	4	-	4
Directivos y Titulados	771	580	1.351	759	550	1.309
Coordinadores	809	286	1.095	817	289	1.106
Técnicos	2.847	1.401	4.248	2.899	1.419	4.318
Personal de apoyo	247	270	517	265	290	555
Total	**4.681**	**2.539**	**7.220**	**4.744**	**2.548**	**7.292**

(*) El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2014 ascendió a 640 empleados (2013: 738 empleados).

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

Categoría Profesional	2014 (*)	2013 (*)
Alta Dirección	7	4
Directivos y Titulados	1.327	1.387
Coordinadores	1.098	1.127
Técnicos	4.289	4.491
Personal de apoyo	535	602
Total	**7.256**	**7.611**

(*) El número de medio de empleados temporales en el ejercicio 2014 ascendía a 704 (2013: 816 empleados eventuales).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración, está formado por 12 personas (9 hombres y 3 mujeres) a la fecha de la formulación (2013: 9 hombres y 3 mujeres).

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2014 y 2013 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2014			2013		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	842	-	842	476	-	476
Dietas	23	121	144	17	119	136
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-
Primas de seguros	5	-	5	3	-	3
	870	**121**	**991**	**496**	**119**	**615**

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los periodos analizados no obedece a ningún incremento retributivo, sino que se corresponde únicamente a la diferente adscripción organizativa de los componentes de la Alta Dirección del Grupo en cada periodo: 4 de ellos han estado siempre adscritos a Aena, S.A. y 6 Directores han variado su adscripción en los periodos analizados. En concreto, desde marzo del 2013 hasta julio del 2014, 6 Directores han estado adscritos organizativamente a ENAIRE, prestando servicios para todo el Grupo, y sus retribuciones, junto con la del Presidente del Grupo, durante dicho periodo fueron abonadas directamente por la matriz y facturadas proporcionalmente, por acuerdo de servicios, a Aena, S.A.: 526 miles de euros en 2013 y 291 miles de euros en el ejercicio 2014.

Una vez autorizado el marco de trámites para la venta de capital social de Aena, S.A., se ha producido la segregación completa de las funciones y de la organización entre ENAIRE y Aena, S.A., por lo que a partir de julio de 2014, el Presidente-Consejero Delegado y 5 puestos de Alta Dirección (de los 6 anteriormente mencionados), que desde ENAIRE prestaban sus servicios a todo el Grupo, se han incorporado de forma efectiva a Aena, S.A., prestando con exclusividad sus servicios a la misma. Dicho traslado es el que explica el incremento en la partida de sueldos de 2014.

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2014 ni 2013. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

Durante los ejercicios 2014 y 2013 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2014 y 2013 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

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

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante el ejercicio por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas ascendieron a 40 miles de euros en 2014 (2013: 48,2 miles de euros) y los honorarios devengados por otros servicios de verificación ascendieron en 2014 a 0 miles de euros (2013: 212 miles de euros). Por otros servicios PricewaterhouseCoopers devengó 132,5 miles de euros durante el ejercicio 2014

23. Compromisos y otras garantías

A 31 de diciembre de 2014 y 2013 Aena, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedidos a terceros. Es su accionista único quien tiene algunos avales entregados y en vigor para cubrir los compromisos que se generan en el negocio aeroportuario. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

24. Compromisos medioambientales

La Dirección de la Sociedad, 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 2014 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 529,5 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 181,5 millones de euros, (2013: inversiones por 556,6 millones de euros y amortizaciones por 168,9 millones de euros).

Las altas de inmovilizado realizadas durante el ejercicio 2014 han ascendido a 28.488 miles de euros (2013: 21.474 miles de euros), según el siguiente desglose:

	2014	2013
Málaga	559	583
Valencia	3.110	5.399
Menorca	70	261
Madrid/Barajas	4.364	1.073
Barcelona	742	22
Girona	274	34
Alicante	2.885	3.855
Tenerife Norte	1.931	2.342
Palma Mallorca	2.854	816
Bilbao	1.220	1.630
Santiago	15	52
Gran Canaria	1.185	958
Ibiza	1.862	1.677
Pamplona	9	305
A Coruña	6.599	1.544
Resto Aeropuertos	809	923
Total	**28.488**	**21.474**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2014 y 2013 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2014	2013
Reparaciones y conservación	7.272	7.258
Servicios profesionales independientes	1.103	1.584
Otros servicios medioambientales	2.950	3.120
Total	**11.325**	**11.962**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 20. Los Administradores de la Sociedad 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 Adolfo Suárez Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2014 la insonorización de 12.820 viviendas (2013: 18.213 viviendas).

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2014 se hayan insonorizado 1.936 en Alicante-Elche y 810 en Málaga-Costa del Sol (2013: 1.845 viviendas en Alicante-Elche y 814 en Bilbao).

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, y Melilla los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2014.

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Medio Ambiente por las que se formulan Declaraciones de Impacto Ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están

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

25. Contingencias

Pasivos contingentes:

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 la Sociedad 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 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 2014 y 2013, la Sociedad mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideran vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron el recurso contencioso-administrativo 109/2004 contra Aena, S.A. y el Ministerio de Fomento reclamando la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). De momento, el Tribunal Supremo no ha acordado esta medida.

El 31 de enero de 2006 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia por la que desestimaba el referido recurso contencioso-administrativo. La sentencia fue recurrida en casación por cinco de los recurrentes iniciales, estimando el Tribunal Supremo parcialmente el recurso mediante Sentencia de 13 de octubre de 2008, por vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria.

Posteriormente, han tenido lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que han sido recurridos por ambas partes del procedimiento.

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

Con respecto a esta última medida, el TSJ aclara lo siguiente:

La reducción del 30% del número de sobrevuelos deberá ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto de 2 de diciembre de 2014, debiendo informarse a la Sala de la fecha de

inicio. Este plazo vencería el 5 de febrero de 2015.

Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena, S.A. y el Ministerio de Fomento deberán informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrán aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 ha sido recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del Auto de 2 de diciembre de 2014. Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el TSJ ha accedido a la suspensión interesada de modo que, en el momento presente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas puede seguir operando en las mismas condiciones en las que lo hacía hasta la fecha, sin que sea necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producen sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos sean un 30% inferiores a los existentes en el año 2004.

En caso de que este proceso de reclamaciones se resolviera de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que al cierre de este período no es posible cuantificar.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas, que a los cierres de los ejercicios 2014 y 2013 no podían cuantificarse en firme, ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones.

Actividades comerciales

Al cierre del ejercicio la Sociedad mantiene controversias legales con distintas empresas hosteleras y de restauración con concesiones en aeropuertos de la red Aena que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en suspenso a la espera de un posible acuerdo entre las partes.

Reclamaciones de constructoras:

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2014 y 2013, existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena, 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. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el periodo 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas éstas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones

producidas. En la actualidad han presentado desistimientos el 76,2% de las compañías. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma (Véase Nota 26).

Reclamaciones a Ayuntamientos locales:

Al cierre de 2014 la Sociedad mantiene controversias legales con Ayuntamientos locales por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

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.

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 ésta 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, supondrían, en caso de recaer sentencia desfavorable, 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 2014 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 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.

Todos estos litigios de carácter laboral se estima que no serían significativos, tanto por el importe reclamado como por la baja probabilidad de que finalmente Aena, S.A. tenga que asumir alguna consecuencia económica. En el análisis de probabilidad de éxito de las mismas, se efectúa un análisis individualizado de su contenido y argumentación jurídica, y en base a la experiencia en litigios similares anteriores y a la jurisprudencia existente en la materia, se valora como posible.

Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2014 la Dirección de Aena, S.A. estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena, S.A. 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 la Ley 3/2013, de 4 de junio, por el que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena, S.A. 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 está sometida, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión.

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

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2014 ha verificado que la modificación tarifaria para 2014 define un ajuste por déficit para 2014 de 286.790 miles de euros. Dicho Informe establece igualmente que en caso de que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, se decida que el incremento aplicado a las cuantías de las prestaciones sea inferior al 2,5%, el valor del déficit para 2014 deberá actualizarse de acuerdo con el valor de los ingresos regulados esperados para 2014 en ese momento.

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.

26. Hechos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos posteriores a 31 de diciembre de 2014, diferentes de los que se mencionan a continuación:

1. Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena, S.A. mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015.

   El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de Aena, S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo con fecha 11 de febrero de 2015.

2. La salida a Bolsa de la compañía, conforme a lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de Aena, S.A., supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena, S.A., frente al 100% que disponía anteriormente.

   En aplicación de la normativa fiscal vigente (art. 59.2. de la Ley 27/2014, del Impuesto de Sociedades), y con efectos 1 de enero de 2015, se produce la salida de Aena, S.A y de sus entidades dependientes del grupo de consolidación fiscal del que es cabecera ENAIRE.

   La extinción del grupo fiscal implica que deba realizarse la asignación, a efectos fiscales, de los activos y pasivos fiscales del grupo dominado por ENAIRE a cada una de las Sociedades individuales que lo integraban. Dichos activos y pasivos ya están registrados contablemente (ver Nota 21.2).

3. En relación al contencioso expropiatorio derivado del Procedimiento Ordinario Nº 66/2011 (ver Nota 20), se indica que:

   a) Con fecha 15 de enero de 2015, se notificó a Aena, S.A. la Sentencia Nº 2/2015, de 8 de enero de 2015, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJ), por la que se estimaba parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por diversos afectados, contra la Orden del Ministerio de Fomento, de fecha 12 de noviembre de 2010, por la que se desestimó expresamente el recurso de alzada interpuesto contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de las fincas expropiadas.

   b) Con fecha 3 de febrero de 2015, Aena, S.A. presentó escrito indicando error en la citada Sentencia y solicitando su rectificación, tras el cual, el TSJ dictó Auto de aclaración de fecha 11 de febrero de 2015, en el que el Tribunal resolvía aclarar que no es preciso que el Jurado de Expropiación se pronuncie sobre la retasación ya que no procede la misma, y que contra dicha Sentencia cabe Recurso de Casación.

   Al no ser firme la Sentencia, y siendo significativas todavía las incertidumbres existentes en cuanto a este procedimiento y los otros relacionados, descritos en la Nota 20, se estima necesario mantener la provisión dotada para estos casos (ver Nota 20).

4. Con fecha 30 de enero de 2015, la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A (en liquidación) aprueba el balance final de liquidación, un informe completo de las operaciones de liquidación, así como un proyecto de división entre los socios del activo resultante y la cuota de liquidación, procediéndose al pago de la cuota de liquidación con fecha 16 de marzo de 2014 por importe de 697 miles de euros.

5. El Gobierno de Canarias presentó recurso contencioso-administrativo nº 2/05/2015 ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, contra acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, ampliado al acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de enero de 2015, sobre la autorización a ENAIRE a iniciar la venta de hasta 49% del capital social de AENA. En la ampliación del recurso contencioso-administrativo el Gobierno de Canarias solicitó como medidas cautelares la exclusión de los aeropuertos de interés general situados en Canarias del inmovilizado patrimonial que integra el patrimonio de Aena y la incorporación de la información relativa a la interposición del recurso en el Folleto Informativo de la OPV de Aena, S.A..

   ENAIRE consideró (y así se comunicó como Hecho Relevante a la CNMV el pasado 10 de febrero) que la referida solicitud de medidas cautelares carecía de fundamento legal y que la reclamación del Gobierno de Canarias, si prosperase, en ningún caso debería afectar a la titularidad ni a la gestión por parte de AENA de los mencionados aeropuertos (que son competencias reservadas a favor del Estado).

6. Con fecha 23 de marzo de 2015 se han recibido 13 notificaciones del Tribunal Económico-Administrativo Central, desestimatorias todas ellas de las correspondientes reclamaciones económico-administrativas promovidas por las Compañías Ryanair, Avianca, Tarom y Korean contra el incremento de las Prestaciones Patrimoniales Públicas publicado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012. Ninguna de las citadas Compañías había presentado desestimiento previo al que se refiere la nota 25.

Informe de gestión
del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014

AENA, S.A.

ÍNDICE

1. Principales aspectos destacados

2. Datos de actividad
   - 2.1 Situación macroeconómica y del sector
   - 2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria
   - 2.3 Principales magnitudes de la red de Aena, S.A.
   - 2.4 La red aeroportuaria de Aena, S.A.
   - 2.5 Tipología de tráfico
   - 2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la Red

3. Evolución del negocio
   - 3.1 Eficiencia en la gestión y racionalización de costes
   - 3.2 Crecimiento de ingresos
   - 3.3 Adecuación de las inversiones

4. Análisis de resultados
   - 4.1 Cuenta de resultados
   - 4.2 Balance, estructura de capital y estado de flujos de efectivo
   - 4.3 Descripción de los principales riesgos financieros

5. Áreas de negocio
   - 5.1 Segmento aeropuertos
   - 5.2 Segmento fuera de terminal

6. Recursos humanos
   - 6.1 Segregación efectiva entre Aena, S.A. y ENAIRE
   - 6.2 Datos de plantilla
   - 6.3 Reducción de los gastos de personal
   - 6.4 Selección y formación

7. Contratación
   - 7.1 Contratación general de proveedores
   - 7.2 Contratación comercial de clientes

8. Responsabilidad Corporativa
   - 8.1 Desempeño económico
   - 8.2 Desempeño ambiental
   - 8.3 Desempeño social
   - 8.4 Alianzas

9. Perspectivas de tráfico para 2015

10. Hechos posteriores al cierre del ejercicio

Aena, S.A.

Informe de gestión del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014

1. PRINCIPALES ASPECTOS DESTACADOS

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena, S.A. ("Aena" o "la Compañía") y de su gestión a lo largo de 2014.

Aena es el primer operador del mundo por volumen de pasajeros, alcanzando 195,9 millones de pasajeros al cierre del año 2014 (+4,5% respecto a 2013). Además es la propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea en términos de pasajeros: Madrid (5° puesto en el ranking según Airports Council International "ACI") y Barcelona (9° puesto). La amplitud de la red de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos en España), junto con la diversidad de los mismos, han permitido a la Compañía acumular una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

El crecimiento del tráfico registrado en 2014, supone un cambio de tendencia tras dos años consecutivos de descenso en el tráfico. Esta recuperación se basa en el crecimiento del tráfico internacional, ya que en 2014 se registró el segundo record anual consecutivo de entrada de turistas con cerca de 65 millones de turistas que visitaron España (+7,1% respecto a 2013). Como consecuencia, entre otros factores de esta mayor afluencia de turistas, Aena ha vuelto a registrar un nuevo record en el número de pasajeros internacionales, con un crecimiento del +5,7% respecto a 2013 (70% sobre el total de pasajeros comerciales de la red). También ha contribuido a este cambio de tendencia en la evolución del tráfico el inicio de la recuperación del tráfico nacional que en el 2014 registró un crecimiento del 2% respecto a 2013 tras tres años consecutivos de caídas, y del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas que tras los descensos registrados desde 2011, ha experimentado un crecimiento en 2014 de +5,3%. Los datos de los dos primeros meses de 2015 (crecimiento acumulado a febrero del 5,7%; 6,8% en el tráfico internacional y 4,3% en el tráfico nacional), confirman la tendencia de crecimiento del tráfico mostrada en 2014.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos de las actividades comerciales, tanto dentro como fuera de terminal (+13,2% en el período). Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales de los recientes concursos de Tiendas Libres de Impuestos y de restauración, la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas y duty free) y la implantación del nuevo modelo de negocio de parkings, entre otras acciones.

Uno de los pilares fundamentales, que junto con el incremento del volumen de ingresos tanto aeronáuticos como comerciales han permitido, tras una fuerte reestructuración llevada a cabo en los últimos años, lograr la viabilidad de la Compañía ha sido la mejora de la eficiencia en la gestión y reducción de costes.

En este sentido, cabe destacar la reducción en los gastos operativos (Aprovisionamientos, Gastos de personal, excluyendo la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria, y Otros gastos de explotación) de la Compañía en los últimos años. Durante el 2014 la base de costes operativos se ha reducido en 69,0 millones de euros.

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, disponiendo de unas infraestructuras de primer nivel y un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años. Concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio. La inversión del año 2014 ascendió a 307,8 millones de euros.

Este conjunto de medidas llevadas a cabo tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, ha supuesto la consolidación de la reestructuración de la Compañía y afianza su rentabilidad, aumentando el EBITDA(1) hasta 1.864,4 millones de euros al cierre de 2014, lo que supone un crecimiento de 255,8 millones de euros (+15,9%) frente a 2013 y ha situado el margen de EBITDA(1) en el 59,7%.

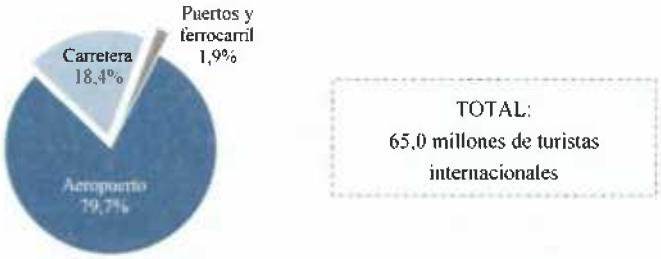
(1) EBITDA ajustado: excluye deterioros de inmovilizado/Resultados por enajenaciones y exceso provisión PSDV.

A su vez, Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 651,6 millones de euros en 2014 frente a 486,1 millones de euros en 2013, mientras que el beneficio neto del ejercicio asciende a 452,2 millones de euros en 2014, un 22,1% inferior al registrado en el año anterior (580,1 millones de euros). La disminución en el beneficio neto se debe, por un lado, a la dotación de intereses de demora de expropiaciones correspondientes a Madrid-Barajas (116,9 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014, y por otro a las deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246,3 millones de euros) del impuesto en 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad. Sin tales efectos, el resultado neto comparable (569,0 millones de euros) hubiese experimentado un crecimiento de aproximadamente 235,2 millones de euros.
La mejora en los resultados de la Compañía antes mencionada, se refleja en la generación de caja de la Compañía (1.307,9 millones de euros al 31 de diciembre de 2014 calculado como EBITDA[1]-CAPEX-Intereses pagados) y en la reducción de sus niveles de endeudamiento, que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014.

2. DATOS DE ACTIVIDAD

2.1 Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, el PIB español ha aumentado un 1,4% en 2014, mejorando en una décima la última previsión ofrecida por el Banco de España, lo que supone la vuelta a la senda del crecimiento de la economía española después de 3 años consecutivos de recesión.
El transporte aéreo es un sector estratégico para España por su impacto económico y social. Además, contribuye en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial.
Los indicadores relacionados con el turismo han continuado la evolución favorable mostrada durante el año 2013, en el que se registró la cifra récord de turistas extranjeros de 60,7 millones, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos, durante el año 2014 visitaron España 65,0 millones de turistas internacionales, un 7,1% más que en 2013. Los principales países emisores han contribuido a este crecimiento, destacando en términos relativos los crecimientos interanuales de Bélgica (+16,4%), Italia (+14,6%) y Francia (+11,3%). En términos absolutos, Reino Unido, Francia y Alemania, lideran el ranking de países emisores y, conjuntamente, suponen el 55,4% del total de turistas que visitaron España durante 2014. Por comunidades, todas registraron incrementos interanuales, siendo más significativos los aumentos en las Islas Canarias, Andalucía, Cataluña y Madrid.
Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2014, 51,8 millones (el 79,7% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 18,4% se desplazaron por carretera, y el 1,9% utilizaron otros medios de transporte (puertos y ferrocarril). Dicho esto, no hay que olvidar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.

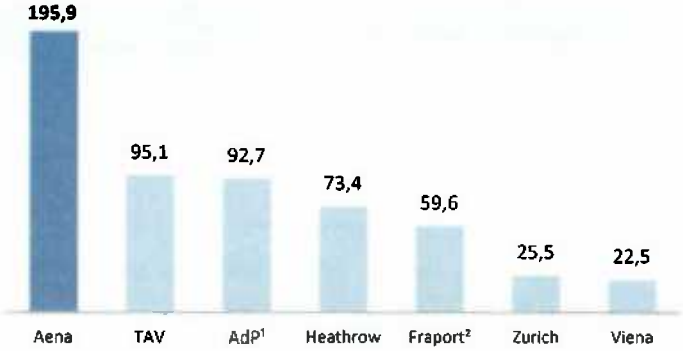


Fuente: Datos Turespaña. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Diciembre 2014

2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria

Desde su nacimiento Aena ha trabajado de manera incesante para alcanzar lo que es hoy: el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros.

Tráfico de pasajeros de los principales operadores aeroportuarios en 2014



[1] AdP incluye únicamente los aeropuertos de Paris
[2] Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt
Fuente: Datos publicados por las compañías

El conjunto de los aeropuertos y los helipuertos de Aena incluyen a dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea por número de pasajeros: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en el quinto y noveno puesto, respectivamente.

Ranking de aeropuertos europeos por pasajeros 2014

Rk	Aeropuerto	Millones Pasajeros
1	Londres-Heathrow	73.4
2	Paris-Charles de Gaulle	63.8
3	Frankfurt	59.6
4	Ámsterdam	55.0
5	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	41.8
6	Múnich	39.7
7	Roma-Fiumicino	38.6
8	Londres-Gatwick	38.1
9	Barcelona-El Prat	37.6
10	Paris-Orly	28.9

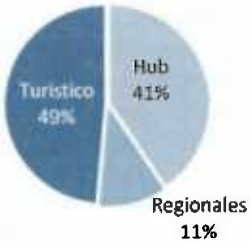
Fuente: Datos publicados por las compañías

2.3 Principales magnitudes de la red de Aena

Los 46 aeropuertos y los 2 helipuertos han dotado a Aena de una red amplia y diversa, que ha permitido desarrollar experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

Afectados por un escenario macroeconómico en recuperación, en 2014, los aeropuertos de la red de Aena han gestionado un total de 195,9 millones de pasajeros, un 4,5% más que en el año anterior, han operado más de 1,8 millones de vuelos (+2,3%) y han transportado en torno a 685.200 toneladas de mercancía (+7,2%). Con el crecimiento registrado en diciembre, se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

Los 14 aeropuertos turísticos de Aena han aportado en 2014 el 49% de los pasajeros, los 2 hubs el 41% y los 25 aeropuertos regionales el 11%.

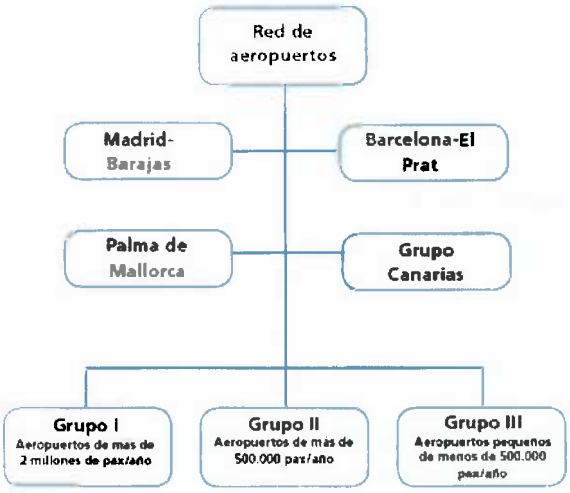


Tipología de aeropuertos de la red de Aena

Tipología de aeropuertos	Número aeropuertos	Pasajeros 2014 (millones)
TURÍSTICOS Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	95.1
HUB Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	79,4
REGIONALES Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	21,3
HELIPUERTOS(Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y	7	0.02
TOTAL	**46 aeropuertos + 2 helipuertos**	**195,9**

2.4 La red aeroportuaria de Aena

La red amplia y diversa distingue a Aena por ser el mayor gestor aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros. Este modelo de gestión permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea. La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.
Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año para mejorar su coordinación:



Los tres aeropuertos principales de la red son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, y el resto de aeropuertos queda integrado en alguno de los siguientes grupos:
Grupo Canarias: integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.
Grupo I: formado por aeropuertos grandes con más de 2 millones de pasajeros al año. Este Grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca.
Grupo II: formado por aeropuertos que procesan entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos: Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Reus, Santander, Santiago, Vigo y las bases aéreas de Murcia-San Javier y Zaragoza.

Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete.
- Aeropuertos civiles con tráfico comercial: Melilla, San Sebastián, Pamplona, Burgos y Logroño-Agoncillo.
- Aeropuerto de carga: Vitoria.
- Helipuertos: Ceuta y Algeciras.
- Aeropuertos de aviación general: Córdoba, Sabadell, Son Bonet, Madrid-Cuatro Vientos y Huesca-Pirineos.

Frente a una gestión individualizada, la estructura gestionada en modelo de red ofrece ventajas significativas para Aena en términos de optimización de la operativa (como por ejemplo en la generación de tráfico de interconexiones), de la seguridad y de la gestión de ingresos comerciales, e importantes sinergias de costes generadas.

2.5 Tipología del tráfico

La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el tráfico doméstico durante el periodo de crisis económica.

Evolución de la tipología del tráfico total de pasajeros
(cuota nacional/internacional)

Durante el año 2014, se han gestionado un total de 195,9 millones de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, un 4,5% más que en año anterior. Se acumulan ya catorce meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

El tráfico internacional, mejora la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1%), habiendo crecido durante 2014 un +5,7%, por efecto de la incipiente recuperación económica en los países emisores de turistas y la inestabilidad política en algunos destinos turísticos alternativos que ha atraído más turistas hacia España, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la red de Aena.

En cuanto al tráfico nacional, existen indicios de recuperación, ya que durante 2014 ha crecido un +2% hasta alcanzar los 58,5 millones de pasajeros nacionales (frente a los descensos registrados tanto en 2012 como en 2013), a pesar del todavía difícil entorno económico y de la competencia del tren de alta velocidad.

La combinación de ambos efectos, ha mantenido prácticamente inalteradas las cuotas de reparto entre el tráfico nacional (30%) y el internacional (70%).

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas cabe destacar:

- el aumento de +5,7% del tráfico con Europa, cuya cuota pasa del 61,9% en 2013 al 62,6% en 2014 (un incremento de 6,6 millones de pasajeros en términos cuantitativos); y en sentido contrario,

- la pérdida de cuota de mercado del tráfico nacional. En 2014 el tráfico nacional ha registrado una mejoría del +2% (+1.094.979 pasajeros) pero este crecimiento ha estado por debajo del crecimiento total (+4,5%), por lo que su cuota pasa del 30,9% en 2013 al 30,1% en 2014.

Distribución del tráfico por áreas geográficas (número de pasajeros)

Región	Pasajeros 2013	Pasajeros 2014	Variación %	Variación Pasajeros	Cuota (%) 2013	Cuota (%) 2014
Europa[1]	116.031.530	122.598.883	5,7%	6.567.353	61,9%	62,6%
España	57.837.728	58.932.707	1,9%	1.094.979	30,9%	30,1%
América Latina y Caribe	5.431.982	5.579.301	2,7%	147.319	2,9%	2,8%
Norteamérica[2]	3.596.898	3.835.735	6,6%	238.837	1,9%	2,0%
África	2.418.282	2.573.765	6,4%	155.483	1,3%	1,3%
Oriente medio	1.726.866	1.957.087	13,3%	230.221	0,9%	1,0%
Asia-pacífico	361.843	383.800	6,1%	21.957	0,2%	0,2%
TOTAL	**187.405.129**	**195.861.278**	**4,5%**	**8.456.149**	**100%**	**100%**

[1] Excluye España
[2] Incluye EEUU y Canadá

2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red

El tráfico se concentra de forma importante en los principales aeropuertos de la red.

Principales magnitudes de tráfico por aeropuertos y Grupos de aeropuertos de la red de Aena

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros Millones	Pasajeros Variación 2014/2013	Pasajeros Cuota s/Total	Aeronaves Miles	Aeronaves Variación 2014/2013	Aeronaves Cuota s/Total	Mercancías Toneladas	Mercancías Variación 2014/2013	Mercancías Cuota s/Total
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	41,8	5,3%	21,4%	343	2,9%	18,7%	366.645	5,8%	53,5%
Barcelona-El Prat	37,6	6,7%	19,2%	284	2,7%	15,5%	102.693	2,4%	15,0%
Palma De Mallorca	23,1	1,5%	11,8%	173	1,5%	9,4%	11.516	-5,9%	1,7%
Total Grupo Canarias	34,8	6,9%	17,8%	325	8,8%	17,7%	40.824	3,5%	6,0%
Total Grupo I	47,3	3,5%	24,2%	427	1,6%	23,3%	29.678	4,4%	4,3%
Total Grupo II	10,2	-1,7%	5,2%	158	-3,4%	8,6%	88.995	19,9%	13,0%
Total Grupo III	1,1	-2,2%	0,5%	124	-4,0%	6,8%	44.859	19,0%	6,5%
TOTAL	**195,9**	**4,5%**	**100%**	**1.833**	**2,3%**	**100%**	**685.209**	**7,2%**	**100%**

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga. Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, sus datos de tráfico vuelven a ser positivos. En 2014, el número de pasajeros ha aumentado +5,3% respecto al año anterior (+6,9% en el tráfico internacional y +1,6% en el nacional). Por mercados, crecen principalmente los pasajeros procedentes de Europa (Alemania), Latinoamérica (Brasil), África y Oriente Medio.
En cuanto a las operaciones, este aeropuerto ha operado en 2014 un total de 342.601 movimientos, un 2,9% más que en el año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento de +5,8% hasta las 366.645 toneladas transportadas, reflejando una recuperación tanto en movimientos como en volumen de mercancías.
En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un +6,7% respecto al 2013 (+8,9% en el tráfico internacional y +1% en el nacional), hasta alcanzar 37,6 millones. Se han registrado 283.850 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 2,7% con respecto al 2013, y la carga ha continuado la tendencia creciente con un aumento del volumen de mercancía de +2,4%, hasta 102.693 toneladas.
El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 23,1 millones de pasajeros (+1,5%), compensando los descensos motivados por el carácter estacional de su tráfico registrado en el primer trimestre del año. El tráfico internacional alcanzó los 18 millones (+0,9%) y el nacional 5,1 millones (+3,7%).

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 34,8 millones (+6,9% respecto a 2013), de los cuales 11,3 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (+3,5% respecto a 2013) y 23 millones de vuelos internacionales (+9,0%).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I, creció +3,5% durante el 2014, hasta los 47,3 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Ibiza (+8,5%), Málaga-Costa del Sol (+6,4%) y Bilbao (+5,6%).

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un descenso global del tráfico de pasajeros del -1,7% durante el 2014 que se ha situado en un total de 10,2 millones de pasajeros. A pesar de la disminución del tráfico registrada en 2014 se observa una tendencia de mejora frente a la caída del -9,1% de registrada en 2013. En este grupo, cabe destacar el comportamiento bastante dispar entre los diferentes aeropuertos que lo integran. El aeropuerto de Zaragoza, mantiene su posición como tercer operador de carga de la red, con 86.311 toneladas, y ha registrado un crecimiento del 20,4% respecto a 2013, contribuyendo a que la carga manipulada por el conjunto de los aeropuertos de este grupo haya crecido un 19,9%.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado 1.069.712 pasajeros durante el 2014, lo que supone un descenso del -2,2% respecto al año anterior. En el capítulo de carga, en este grupo se alcanzaron las 44.859 toneladas, un incremento del 19% respecto del 2013, derivado del crecimiento experimentado en el aeropuerto de Vitoria, especializado en manipulación de mercancía, que registró 44.658 toneladas (+19,1%).

Durante el año 2014 se han establecido 325 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena con destinos domésticos, europeos e internacionales. En concreto los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (56 nuevas rutas), Barcelona-El Prat (50), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (32), Grupo Canarias (70) y Grupo I (88). Se consideran rutas nuevas todas aquellas que tuvieron menos de 500 pasajeros en 2013 y han superado en 2014 los 5.000 pasajeros.

En relación a las compañías aéreas que han establecido nuevas bases, o ampliado las ya existentes, en los aeropuertos españoles en el año 2014 con respecto al año 2013, destacan 3 aeropuertos; en concreto, en Adolfo Suarez Madrid-Barajas 17 aeronaves (Air Europa con 6, Ryanair con 3, Norwegian con 2 e Iberia Express con 6) y Barcelona-El Prat con 10 aeronaves (Vueling con 7 aviones más y Norwegian con 3) y en el aeropuerto Alicante-Elche una aeronave de la compañía Air Nostrum y una aeronave de Jet2.

3. EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO

Aena ha llevado a cabo en los últimos tres años una profunda transformación sentando las bases para su crecimiento futuro. Esta transformación se fundamenta principalmente en los siguientes pilares: (i) eficiencia en la gestión y la racionalización de costes; (ii) crecimiento de los ingresos tanto aeronáuticos como comerciales; y finalmente, (iii) adecuación de las inversiones.

3.1 Eficiencia en la gestión y racionalización de costes

Desde 2012, Aena ha desarrollado un ambicioso plan de reducción de gastos, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad que ya han dado sus frutos.
Este esfuerzo en materia de reducción de gastos se refleja en un ahorro cercano a los 69 millones de euros en los gastos operativos de 2014 respecto a 2013, lo que supone una disminución del 5,2%.

Evolución de los gastos corrientes

(Millones de euros)	2013	2014	Variación	% Var
Aprovisionamientos	197.9	181.9	-16.0	-8.1%
Gastos de personal[1]	338.1	336.5	-1.6	-0.5%
Otros gastos de explotación	792.0	740.6	-51.4	-6.5%
Total gastos corrientes	**1.328,0**	**1.258,9**	**-69,0**	**-5,2%**

[1] *Excluida la provisión Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-5.6 millones de euros en 2013 y -1.2 millones de euros en 2014)*

3.2 Crecimiento de los ingresos

3.2.1 Ingresos comerciales y fuera del terminal

En 2014, los ingresos comerciales ordinarios (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 791,9 millones de euros, un incremento de +13,2% respecto a 2013. La generación de ingresos comerciales procedentes del "Retail" (tiendas libres de impuestos/Duty free, tiendas y restauración), sigue mejorando fruto de la reciente licitación de nuevos contratos de dichas actividades y del incremento de los espacios comerciales. Los ingresos de aparcamientos también mejoran debido a la gestión de precios y la promoción.

Aena continúa en su senda de impulsar los ingresos comerciales a través de acciones encaminadas a rentabilizar sus activos comerciales, destacando:

- La actividad de las tiendas libres de impuestos (Duty Free) que continúa creciendo (+32,8% en 2014 frente a 2013), fruto de los nuevos contratos y los desarrollos de tiendas pasantes integradas en plazas comerciales y de su incorporación en los principales aeropuertos canarios.

- La ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. El número de locales comerciales (tiendas, locales destinados a la restauración y otras explotaciones comerciales) en la red de Aena se ha incrementado en más de un 7% en el año 2014, alcanzando más de 900 locales.

- La consolidación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, tanto en restauración, como en tiendas. En concreto: (i) en restauración están presentes marcas adaptadas a los perfiles de usuarios, que abarcan diversidad de conceptos y locales: étnicos, comida rápida, y restaurantes galardonados con estrellas Michelin, (ii) la nueva estrategia en la línea de tiendas está enfocada a una importante remodelación de los espacios comerciales, incluyendo la incorporación de nuevas marcas de prestigio y la creación de una nueva línea de negocio de lujo, dirigida a potenciar las ventas de los segmentos de gama alta en moda y complementos. Las tiendas de lujo recientemente incorporadas, ofrecen a los pasajeros de Aena más de 40 marcas nacionales e internacionales.

- La potenciación de las salas VIP de los aeropuertos, basada en una estrategia de promoción, remodelación y mejora de las salas.

- El impulso de un modelo de negocio de gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red, que incluye la mejora de la gestión de precios y la promoción.

- La contratación de dos grandes hangares destinados a la actividad de mantenimiento de aeronaves, uno en el Aeropuerto de Málaga- Costa del Sol y otro en el Aeropuerto Gran Canaria.

- La adjudicación de la actividad de aviación ejecutiva y de negocios (FBOs) a dos nuevos operadores en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como la licitación de esta actividad en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol a finales del 2014.

Junto a las acciones mencionadas, el comportamiento favorable del tráfico también ha contribuido y contribuirá a impulsar los ingresos comerciales, incidiendo positivamente en la rentabilidad de la Compañía.

3.2.2 Marco legal vigente de tarifas aeroportuarias

En aplicación de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, la subida media de las tarifas ha sido de un 0,9% desde marzo de 2014.

3.3 Adecuación de las inversiones

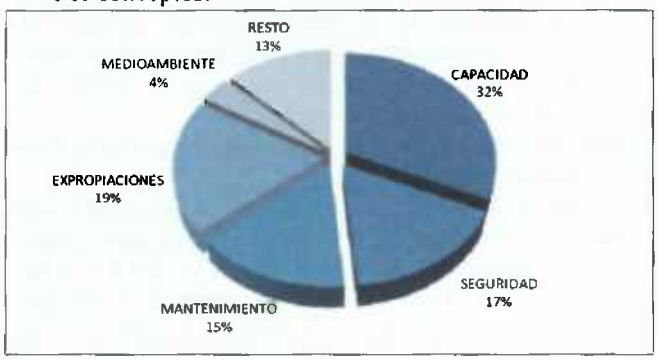
Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente al haberse dotado

a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, como demuestra la evolución de la inversión de los últimos años.
Al cierre del año 2014 la inversión pagada ha ascendido a 307,8 millones de euros.
Por volumen de los pagos realizados destacan en 2014 las siguientes obras terminadas en el período: la "Ampliación del Edificio Terminal" del Aeropuerto de Vigo, la última fase de la "Ampliación del Edificio Terminal" del Aeropuerto de Gran Canaria, la "Ampliación de la Plataforma Norte" de Gran Canaria y la "Regeneración de la Plataforma" de Sevilla. También cabe mencionar que se han puesto en servicio este año: el "Edificio Aparcamiento P3" del Aeropuerto de Gran Canaria, la "Remodelación de las Zonas Comerciales" del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, la "Adecuación Planta de Salidas del Edificio Terminal T1" del Aeropuerto de Lanzarote y la "Adecuación Pavimento Pista 32L/14R" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre las actuaciones en ejecución, destaca por el volumen de inversión pagada la "Ampliación de la Pista de Vuelo" del aeropuerto de A Coruña. Las anteriores inversiones corresponden a los epígrafes de construcciones, instalaciones e inmovilizado en curso del inmovilizado material.

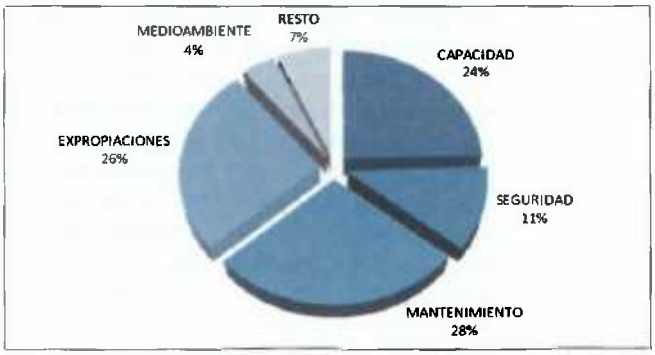
3.3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

Las infraestructuras actuales de Aena están suficientemente dimensionadas para acometer los futuros incrementos de actividad, por lo que las inversiones del período se han concentrado en proyectos de inversión de capacidad iniciados con anterioridad, pago de expropiaciones, y en nuevas inversiones orientadas principalmente a la mejora de las instalaciones y al mantenimiento de la calidad del servicio, así como a la seguridad operacional y al apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales, sin olvidar el compromiso con el medio ambiente.
El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles en el año 2014 (según criterio de pago) ha ascendido a 307,8 millones de euros, cifra que supone una disminución del 37% respecto a 2013. Esta reducción se enmarca en el esfuerzo mantenido para racionalizar las inversiones que la Compañía viene realizando en los últimos años, acometiendo las inversiones estrictamente necesarias para el mantenimiento de las actuales infraestructuras sin menoscabo de la seguridad y el medioambiente.
En concreto, en el año 2014 se han finalizado importantes obras de infraestructura como la "Ampliación del Edificio Terminal" de Vigo o la "Ampliación del Edificio Terminal" de Gran Canaria, que unido al hecho de que no se han iniciado en 2014 nuevas obras de importe tan significativo, ha resultado en un descenso en la ejecución de inversiones.

Por conceptos:



2013
492,3 millones de euros



2014
307,8 millones de euros

- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones (Mantenimiento del servicio) ha crecido significativamente del 15% en el año 2013 al 28% en 2014 (84,7 millones de euros), destacando como actuaciones más relevantes la regeneración de la plataforma del aeropuerto de Sevilla y el suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos.

- En cuanto a Expropiaciones (excluyendo intereses de demora) en 2014, se han pagado 79,7 millones de euros (un 26% del total), correspondiendo en su mayoría a los pagos por sentencias de las expropiaciones de los terrenos que se expropiaron para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.
- Las inversiones en Capacidad efectuadas en 2014, ascienden a 75,2 millones de euros, lo que supone el 24% del total de la inversión de Aena (frente al 32% del total en el año 2013). Dentro de este capítulo de inversiones, destacan como proyectos de inversión más significativos las actuaciones de: ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Vigo y la ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña, iniciadas en 2009, 2010 y 2011, respectivamente.
- Las inversiones efectuadas en 2014 en el ámbito de la Seguridad suponen el 11% del total de la inversión de Aena. Destacan el plan de renovación de los equipos automáticos detectores de explosivos y de explosivos líquidos en varios aeropuertos, y la adecuación de canales de drenaje y RESAs en el campo de vuelo del aeropuerto de Barcelona.
- En el ámbito del Medio Ambiente, se han invertido 12,7 millones de euros (el 4%del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las declaraciones de impacto ambiental (aislamiento acústico) en varios aeropuertos.
- Dentro de las inversiones clasificadas como "Resto", se incluyen las inversiones comerciales ejecutadas en el año 2014. Entre ellas, cabe destacar la remodelación de las zonas de restauración y duty free del T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y las zonas comerciales del aeropuerto de Gran Canaria.

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados

Los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.121,8 millones de euros en 2014, un 6,7% respecto al ejercicio 2013.

Los **gastos operativos** reflejan una significativa reducción impulsada por las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una minoración general de los mismos. Por conceptos de gasto, las variaciones más importantes corresponden a:

- Aprovisionamientos, con una disminución del gasto del 8,1% que representa un ahorro de 16,0 millones de ahorro frente a 2013, como consecuencia principalmente de la finalización del proceso de liberalización del servicio de control de tránsito aéreo en 12 torres supone, que ha supuesto un ahorro neto de 22,6 millones de euros. Estos menores costes han compensado el nuevo gasto por el servicio de meteorología desde marzo de 2014 cuyo importe asciende a 8,3 millones de euros.
- En los gastos de personal, que en 2014 han alcanzado 336,5 millones de euros (excluida la provisión Plan Social de Desvinculación Voluntaria de -1,2 millones de euros).
- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, un 6,5% (51,4 millones de euros) hasta los 740,6 millones. La disminución en estos gastos es consecuencia de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013 y de las provisiones de riesgos e insolvencias de clientes. En 2014 se ha registrado una menor provisión por insolvencias de tráfico respecto del mismo período del año anterior de -13,8 millones de euros, y una menor dotación por riesgos por sentencias de -18,7 millones de euros.
- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 801,3 millones de euros y se ha reducido respecto al 2013 en 15,8 millones de euros (-1,9%).
- El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 9,9 millones de euros, debido principalmente al deterioro de valor de terrenos sin previsión de explotación en los próximos años en los aeropuertos de Barcelona y Valencia, que ha sido parcialmente compensado por la venta de inmovilizado que ha sido objeto de renovación. En 2013 se registraron 56,1 millones de euros como consecuencia de la reducción del Plan de Inversiones para los próximos años.
- La reducción en el epígrafe de otros resultados se debe al carácter no recurrente del ingreso de 2013, procedente principalmente de una devolución de IVA soportado no deducido.

El **EBITDA** ha aumentado de 1.558,1 millones de euros en 2013 a 1.855,7 millones de euros en 2014, lo que supone un incremento del 19,1%.

El **EBITDA ajustado** ha alcanzado los 1.864,4 millones de euros (+15,9%, +255,8 millones de euros), lo que implica un margen del 59,7%.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** ha ascendido a 402,8 millones de euros, un aumento del gasto del 58,1% respecto a 2013 debido fundamentalmente al devengo y a la provisión de intereses de demora de expropiaciones (191,1 millones de euros frente a 13,8 millones de euros en 2013). Excluyendo este efecto, el resultado financiero se minoraría en 31,0 millones de euros frente a 2013 (-12,2%), dados los niveles de deuda del período.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 199,4 millones de euros en 2014, un aumento del gasto de 293,4 millones de euros frente al período anterior comparativamente afectado por la aplicación de 246,3 millones de euros de deducciones por inversiones en 2013, y el **Resultado neto del ejercicio** ha alcanzado 452,2 millones de euros, un 22,1% inferior al registrado en el año anterior (580,1 millones de euros). La disminución en el beneficio neto se debe, por un lado, a la dotación de intereses de demora de expropiaciones correspondientes a Madrid-Barajas (116,9 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014, y por otro a las deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246,3 millones de euros) del impuesto en 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad. Sin tales efectos, el resultado neto comparable (569,0 millones de euros) hubiese experimentado un crecimiento de aproximadamente 235,2 millones de euros.

4.2 Balance, estructura de capital y estado de flujos de efectivo

Activo neto y estructura de capital

Por lo que respecta al inmovilizado no financiero, el importe de 1.037,6 millones de euros de las altas, ha sido prácticamente compensado por el importe de las dotaciones a la amortización (801,3 millones de euros) y de las bajas de inmovilizado. El importe de las altas de inmovilizado material (1.020,3 millones de euros) recoge de la dotación a la provisión de 758,6 millones de euros por tres procedimientos expropiatorios del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas.

A su vez, el aumento del activo corriente procede de la mejora de generación de caja de la Compañía y del menor nivel de inversiones, que se ve reflejado en una tesorería a cierre del año de 249,3 millones de euros en el saldo del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo". En sentido opuesto, han influido la aplicación de créditos impositivos por deducciones del Impuesto de Sociedades por importe de 96,6 millones de euros y el cobro de 78,95 millones de euros de créditos por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad.

La mejora en la generación de flujos de explotación y el ahorro en costes, han contribuido a una mejora del fondo de maniobra, habitualmente negativo de la Compañía por su operativa y financiación, desde -1.252,9 millones de euros en 2013 hasta -1.006,1 millones de euros al cierre de 2014.

El Patrimonio neto ha crecido significativamente como consecuencia de los resultados del período cerrado al 31 de diciembre de 2014 (471,4 millones de euros).

El Pasivo no corriente ha aumentado como consecuencia del incremento de las Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo en 874,0 millones de euros, debido principalmente a la dotación por contenciosos expropiatorios mencionada en el apartado de Activos no corrientes. Ambos efectos se han visto compensados parcialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE por un total de 999,6 millones de euros, y la disposición de nueva deuda por importe de 150 millones de euros.

El descenso en el Pasivo corriente se debe a la mejora en los períodos medios de pago y a los ahorros en costes y en inversiones mencionados anteriormente.
La deuda financiera neta contable de Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera no Corriente menos efectivo y equivalentes de efectivo menos cash pooling) se sitúa a 31 de

diciembre de 2014 en 10.413,1 millones de euros, frente a los 11.393,7 millones de euros registrados en 2013.

Por su parte, la deuda financiera neta de la Compañía, a efectos de los "covenants" acordados en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio, asciende a 10.382 millones de euros al 31 de diciembre de 2014 frente a 11.332 millones de euros al 31 de diciembre de 2013. La caída se ha debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA y de la amortización de la deuda:

Miles de euros	2013	2014
Deuda Financiera Bruta covenants	(11.411.736)	(10.631.562)
Efectivo y equivalentes al efectivo	80.143[1]	249.309
Deuda Financiera Neta covenants	**(11.331.593)**	**(10.382.253)**
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA[2]	**6,9x**	**5,6x**

[1] *Incluye cash-pooling (67,8 millones de euros en la matriz)*

[2] *Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de deuda suscritos con las entidades bancarias con fecha 29 de julio de 2014*

En el ejercicio 2014 se han reducido los plazos medios de pago excedidos (69 días en 2014 frente a 71 días en 2013) adaptándose, al cierre de ejercicio, a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal suman solo un 7,70% y responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de la cuentas bancarias de los proveedores, etc.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo

Resumen del estado de flujos de efectivo

Miles de euros	2013	2014	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.189.587	1.332.738	143.151	12,0%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-552.881	-315.158	237.723	-43,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-639.510	-769.021	-129.511	20,3%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	3.554	750	-2.804	-78,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**750**	**249.309**	**248.559**	**n.a.**

(n.a > 1.000%)

Nota: En 2013 había tesorería en Cash pooling (67,8 millones de euros en la matriz).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en 2014 (12,7%), hasta 1.818,2 millones de euros, desde los 1.613,4 millones de euros en 2013, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA de 1.855,7 millones de euros al cierre de 2014, frente a los 1.558,1 millones de euros de 2013.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en 2014 hasta los 1.332,7 millones de euros, desde los 1.189,6 millones de euros del ejercicio 2013, como consecuencia de lo anterior a pesar, entre otros, del aumento del impuesto pagado (189 millones de euros en 2014) por el incremento en los pagos fraccionados del ejercicio, derivado del cumplimiento de la normativa sobre pagos fraccionados de dicho impuesto. En 2013 se reflejaron en las variaciones de capital circulante principalmente: en "Otros activos y pasivos corrientes" el cobro de 278,9 millones de euros del anticipo de World Duty Free); y en "Acreedores y otras cuentas a cobrar" los pagos no recurrentes correspondiente a

deuda con Enaire (120 millones de euros) y al Plan Social de Desvinculación Voluntaria (104 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria.

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en 2014 asciende a 315,2 millones de euros, frente a los 552,9 millones de euros del año anterior. El decremento se debe principalmente a la estrategia de racionalización de las inversiones. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero en 2014, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, y pago de expropiaciones, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad.

En conjunto, los Flujos netos de efectivo de actividades de explotación y de inversión han contribuido a la mejora de la caja generada por los activos en 380,9 millones de euros (1.017,6 millones de euros en 2014 frente a 636,7 millones de euros en 2013).

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos durante 2014 corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 78,9 millones de euros, y a la disposición de deuda por importe de 150,0 millones de euros (2013: 294,8 millones de euros).

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda con Enaire. Las amortizaciones de deuda han aumentado desde 807,8 millones de euros en 2013, a 966,5 millones de euros en 2014 por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. Adicionalmente en el epígrafe "Devoluciones de financiación del Grupo" se incluyen 13,3 millones de euros de pagos de comisiones correspondientes a la novación de la deuda, y 19,7 millones de pagos de otras deudas financieras con Enaire.

6.3. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena, S.A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato ha sido novado según se explica en el apartado c) de este apartado.

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero al 31 de diciembre de 2014, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen a la Sociedad a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen a la Sociedad a riesgos de tipo de interés de valor razonable.
El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo la variable de riesgo el Euribor a tres meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés y que son transferidas a la Sociedad. El 95,23% del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena, S.A. responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Compañía ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2014. El importe total revisado asciende a 411.791 miles de Euros y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,93%.

A 31 de diciembre de 2014, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 10.072 miles de euros menor y 10.072 miles de euros mayor, respectivamente (2013: 10.800 miles de euros menor y 10.800 miles de euros mayor, 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, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A., por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

b) Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales 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, 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 efectivo.

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2014 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 1.006.126 miles de euros (2013: 1.252.877 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio de 452.169 miles de euros (2013: 580.076 miles de euros de resultado positivo del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

5. ÁREAS DE NEGOCIO

5.1. Ingresos aeronáuticos

Los ingresos de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.241,5 millones de euros en 2014, + 3,2% respecto a 2013. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en 2014.

5.2. Servicios comerciales

En 2014, los ingresos de la actividad comercial aumentaron +14,1% respecto a 2013, hasta los 631,4 millones de euros.
Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales de los recientes concursos de Tiendas Libres de Impuestos, la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial (tiendas, duty free y restauración).

5.3. Servicios fuera del terminal

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares, centros logísticos de carga aérea y explotaciones inmobiliarias. En 2014, los Ingresos totales aumentaron +9,8%, hasta 160,5 millones de euros.

6. RECURSOS HUMANOS

En líneas generales, durante 2014 se han consolidado las actuaciones llevadas a cabo en los últimos años, enfocadas a la optimización del dimensionamiento de la plantilla y hacia la mejora de eficiencia en la organización y gestión de los recursos humanos, acciones de desarrollo profesional, así como la contención del gasto.

La gestión de Aena en materia de Recursos Humanos, ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

6.1 Segregación efectiva entre Aena, S.A. y ENAIRE

Desde el 8 de junio de 2011, Aena ejerce de manera efectiva su actividad como Sociedad gestora y explotadora de los servicios aeroportuarios, en cumplimiento del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

La implantación del nuevo modelo de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios se ha realizado de forma paulatina, en diferentes fases y con diferentes marcos organizativos basados en criterios de coste y eficiencia.

En julio de 2014, una vez anunciada el 13 de junio por el Consejo de Ministros la entrada de capital privado en Aena hasta el 49% de su capital, finalizó completamente la segregación organizativa y de los recursos humanos entre Aena y Enaire, dotando a ambas empresas de funcionamiento independiente y desapareciendo las Unidades Corporativas como direcciones que daban soporte a ambas sociedades.

6.2 Datos de plantilla

El número total de trabajadores de Aena, asciende a 7.220 empleados a 31 de diciembre de 2014, lo que supone una reducción del 1% respecto a la plantilla a 31 de diciembre de 2013. Como resultado de las medidas adoptadas en los últimos años, la plantilla actual se encuentra ajustada al nuevo escenario de actividad.

6.3 Reducción de los gastos de personal

Durante 2014 se ha mantenido la aplicación de la rigurosa política de austeridad, junto con un estricto control de los gastos de personal, lo que ha permitido mantener el nivel de gasto en Horas Extraordinarias, y una reducción en gastos de viajes realizados de un 6% respecto a 2013.

6.4 Selección y formación

En lo relativo a **selección** de personal, en 2014 se han llevado a cabo dos procesos de Provisión Interna – Proceso Restringido, cuyo desarrollo y coordinación se ha gestionado de forma simultánea. Ambos se iniciaron el 5 de mayo de 2014 y han concluido en diciembre de este mismo año. Dichos procesos estaban dirigidos de manera diferenciada, a:

Personal Titulado Niveles A y B, con una oferta de 29 plazas a las que se presentaron un total de 396 candidatos.

Personal de Niveles C al F, con una oferta de 146 plazas a las que se presentaron un total de 500 candidatos.

En el ámbito del **Desarrollo Profesional y Gestión del Talento**:

- En enero 2014 comenzó el desarrollo del primer Programa de Mentoring en Aena, "Líderes desarrollando Líderes" como estrategia de gestión del conocimiento, desarrollo profesional e impulsor del cambio. Cuenta con 44 participantes a 31 de diciembre.
- Se ha continuado con el programa de identificación y gestión de Talento en colaboración con todas las unidades de Aena.
- Se ha dado continuidad al "Plan de Emancipación Joven", adscrito al Ministerio de Fomento, teniendo un total de 38 alumnos han realizado prácticas.

En lo que respecta a la **formación**, el inicio del año 2014 ha coincidido con la implantación del Sistema Integral de Gestión de la Formación (SIGIF), una nueva aplicación integrada en SAP-RRHH que permite un mayor control de la formación realizada por el personal de Aena, así como la automatización y optimización de determinados procesos asociados a los procedimientos de gestión de la formación.

Durante el año 2014, el personal de Aena ha realizado un total de 162.239 horas de formación (41.704 horas del personal directivo y 120.535 horas del personal de convenio). Se han formado 6.374 personas (1.078 de estructura y 5.296 de convenio) de una plantilla media de 7.256 personas, lo que supone un 88% del total.

7. CONTRATACIÓN

7.1 **Contratación general de proveedores** Desde enero a diciembre de 2014, el importe total adjudicado por Aena ascendió a 315,5 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 87,0% del total (274,5 millones de euros), frente al 13,0% (41,1 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (en millones de euros):

Inversión centralizada

Obras 50,5
Suministros 20,0
Asistencias, Consultorías y Servicios 10,2

Gastos centralizados

Obras 0,19
Suministros 88,8
Asistencias y Servicios 104,7

Inversión descentralizada:

Obras 15,8
Suministros 7,5
Asistencias, Consultorías y Servicios 0,64

Gastos descentralizados:

Obras 3,2
Suministros 5,7
Asistencias y Servicios 8,3

7.2 Contratación comercial de clientes

En 2014, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 29,0 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.
La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente en dicho período, por líneas de negocio, es la siguiente:

Líneas de negocio	Nº expedientes	Importe adjudicación (1ª anualidad) *Miles de euros*	% Importe adjudicación
Agencias de viaje	3	96,3	0,3%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	4	753,1	2,6%
Alquiler de vehículos	2	611,6	2,1%
Aparcamiento de vehículos	7	-	0,0%
Arrendamiento de almacenes	1	-	0,0%
Arrendamiento de hangares	3	2.204,4	7,6%
Arrendamiento de oficinas, locales y mostradores	2	-	0,0%
Arrendamiento de terrenos	2	-	0,0%
Bares y restaurantes	7	1.473,5	5,1%
Carga	1	51,3	0,2%
Centro de atención al pax	1	363,9	1,3%
Concesiones telecomunicaciones	1	-	
Máquinas	6	37,4	0,1%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	530,1	1,8%
Otros servicios a pasajero	7	377,5	1,3%
Publicidad	1	-	0,0%
Salas vip	3	-	0,0%
Servicios financieros	12	1.343,9	4,6%
Tiendas en régimen fiscal normal	67	20.072,0	69,2%
Tiendas lujo	2	1.092.624	3,8%
TOTAL	**133**	**29.007.617**	**100,0%**

8. RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

La Política de Responsabilidad Corporativa de Aena permite unificar y reforzar su identidad, cultura y pautas de conducta, y servir de herramienta para orientar y guiar sus actuaciones en cuestiones de orden económico, social, ambiental y ético de forma transversal en toda la Compañía. Hasta el 31 de diciembre de 2014 se ha

mantenido la línea de trabajo sobre la base de los resultados alcanzados en ejercicios precedentes, destacando:

- Reporte del desempeño en responsabilidad Corporativa de Aena Aeropuertos: elaboración de la Memoria de Responsabilidad Corporativa 2013 (verificada externamente por Aenor y por la Global Reporting Initiative (GRI), con un nivel de reporte B+).

- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena impulsando y desarrollando actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativos a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.

- La participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa.

- La presentación a reconocimientos de buenas prácticas en sostenibilidad desarrolladas por Aena.

8.1 Desempeño económico

Aena ha continuado trabajando con el objetivo de materializar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria poniendo en valor a Aena como empresa líder, prestadora de servicios de calidad y eficiente.

Asimismo, se mantiene la apuesta por la incorporación de criterios de responsabilidad en las relaciones comerciales con terceras partes, fomentando la transparencia y la competencia de mercado. Una oferta comercial variada y de calidad, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y dotando a las instalaciones aeroportuarias de un valor añadido, sigue siendo una máxima en la gestión.

8.2 Desempeño ambiental

Para Aena, como empresa líder en servicios de transporte aéreo, es un factor clave la búsqueda de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, así como todo lo relacionado con el impulso de actuaciones que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Todo ello en sintonía con los objetivos estratégicos de la Sociedad y su Política Medioambiental y Energética.

En el área de desempeño ambiental, destacar las siguientes actuaciones:

- Planes de Aislamiento Acústico. A lo largo de 2014 se ha realizado la insonorización de 1.031 viviendas y edificios de usos sensibles, alcanzando un total de 19.219 inmuebles aislados acústicamente desde el inicio (año 2000) de la ejecución de los PAA.

- Evaluación de impacto ambiental de proyectos e instrumentos de planificación.

- Evaluaciones acústicas y atmosféricas. Elaboración de planes de acción asociados a las Servidumbres Acústicas de los aeropuertos y renovación de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation".

- Gestión de la calidad del suelo y aguas subterráneas de los aeropuertos de la red de Aena.

- Actuaciones en materia de eficiencia energética y energías renovables, de acuerdo con el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética.

- Desarrollo e Implantación del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, que permite el control y seguimiento de todos los procesos desde una perspectiva integrada proporcionando una certificación única.

8.3 Desempeño social

El desarrollo de buenas prácticas realizadas durante estos últimos años con el establecimiento de convenios de colaboración con entidades sociales, ha permitido consolidar en el ámbito de nuestros grupos de interés,

proyectos solidarios que benefician a colectivos en exclusión social. Hasta el 31 de diciembre de 2014 cabe destacar las siguientes actuaciones:

En el ámbito de la dimensión social interna:

- Desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral: 1.323 servicios dentro del Programa de Atención al Empleado (PAE).

- Consolidación del Programa de Atención Integral (servicios de orientación, counselling, derivación a recursos sociales y "protocolos vitales" o servicios en contextos de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, mis padres envejecen y movilidad geográfica).

- Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud.

- Programa de Ayudas Sociales: se han tramitado y validado más de 11.200 ayudas para los estudios de trabajadores y sus hijos, campamentos de verano, discapacidad, salud; etc.

En el ámbito de la dimensión social externa:

Aena mantiene su apuesta por la integración de los valores de la sostenibilidad en su gestión empresarial y en la relación con sus grupos de interés, adaptando sus estrategias de negocio a favor de la promoción de mejoras para las comunidades con las que interactúa y la sociedad en general, y especialmente a los colectivos más desfavorecidos.

- Atención a Personas con Movilidad Reducida (PMR). A 31 de diciembre de 2014 se han efectuado más de 1.100.000 asistencias, manteniendo los niveles más altos de calidad.

- Celebración de Jornadas Solidarias, las Jornadas Culturales: Participando más de 10 entidades sociales como centros especiales de empleo, empresas de inserción y entidades que promueven la venta de comercio justo.

- Potenciación del Proyecto "Espacios Solidarios", con su implantación en trece aeropuertos de la red, y el desarrollo de campañas de sensibilización de grandes entidades como Unicef, Intermon-Oxfam y Aldeas Infantiles. En el año 2014 el total de usos/días fue de 1.023, con una media de 51,28 % de ocupación.

- Marco de colaboración entre Aena y la plataforma Despegando Capacidades, que promueven valores de integración en contextos de cultura, empleo, ocio y proyecto de vida de personas con discapacidad. Esta plataforma la conforman 7 entidades sociales: Grupos Amás, Danza Down, Apsuria, Afanias, Fundación Capacis, Atenpace y Apmib. Como muestra y visibilidad a la actividad social, iniciativas e integración social que promueven estas entidades, en el mes de diciembre se celebró el IV Evento Solidario en el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas con la participación de la plataforma Despegando Capacidades y otras entidades sociales invitadas.

8.4 Alianzas

En materia de Responsabilidad Corporativa, Aena trabaja para estar alineada con el resto de empresas, e incluso si es posible situarse en la vanguardia. Con el objetivo de intercambiar y difundir buenas prácticas en sostenibilidad, a la vez que contribuir a dar a conocer productos y servicios, en 2014 consolida la colaboración con algunas de las asociaciones y entidades más representativas en la materia, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad o la Fundación Corresponsables, a las que están asociadas grandes corporaciones públicas y privadas del país.

Asimismo, se mantiene la línea de colaboración con representantes del sector para la promoción de la educación, el medio ambiente, la ciencia, la formación de empleados, la promoción de la cultura, el deporte, la solidaridad, etc.

9. PERSPECTIVAS DE TRÁFICO PARA 2015

De acuerdo a los últimos datos publicados por el Instituto de Estudios Turísticos referidos al mes de enero de 2015, la entrada de turistas internacionales a España creció un 3,6% con respecto al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 3,2 millones, lo que refuerza la tendencia mostrada en el 2014 que estableció un record en el número de turistas internacionales que visitaron España con cerca de 65 millones.

Esta misma fuente cifra en un 79,7% los turistas internacionales que accedieron a España en 2014 a través de los aeropuertos, lo que supone un incremento del 6,3% respecto al año anterior.

Estos datos confirman la tendencia de crecimiento del tráfico iniciada en los últimos meses de 2013 y que han permitido encadenar quince meses de crecimientos consecutivos en el conjunto de la red de aeropuertos de Aena (desde noviembre de 2013 a enero de 2015) después de 22 meses consecutivos de descensos, acumulando un crecimiento a diciembre de 2014 del 4,5% en el volumen de pasajeros en comparación con 2013. En 2014 cabe destacar la evolución del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, con crecimientos acumulados del 5,3% y 6,7%, respectivamente. Por su parte, los aeropuertos turísticos de la red de Aena están registrando crecimientos significativos (Málaga-Costa del Sol +6,4%, Alicante +4,4%, Grupo Canarias +6,9%).

Los datos acumulados a febrero de 2015 confirman esta tendencia con un crecimiento en el número de pasajeros del 5,7% para el conjunto de la red de aeropuertos de Aena en España.

En definitiva, tanto el comportamiento del turismo internacional como los datos del tráfico de pasajeros en la red de Aena, que a su vez están estrechamente vinculados al ciclo económico global confirman el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de la red, que permiten confirmar la recuperación del tráfico aéreo a futuro.

10. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

No se han producido hechos significativos posteriores a 31 de diciembre de 2014, diferentes de los que se mencionan a continuación:

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

2. La salida a Bolsa de la compañía, conforme a lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de Aena, S.A., supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena, S.A., frente al 100% que disponía anteriormente.

   En aplicación de la normativa fiscal vigente (art. 59.2. de la Ley 27/2014, del Impuesto de Sociedades), y con efectos 1 de enero de 2015, se produce la salida de Aena, S.A y de sus entidades dependientes del grupo de consolidación fiscal del que es cabecera ENAIRE.

   La extinción del grupo fiscal implica que deba realizarse la asignación, a efectos fiscales, de los activos y pasivos fiscales del grupo dominado por ENAIRE a cada una de las Sociedades individuales que lo integraban. Dichos activos y pasivos ya están registrados contablemente (véase Nota 21).

3. En relación al contencioso expropiatorio derivado del Procedimiento Ordinario Nº 66/2011, se indica que:

d) Con fecha 15 de enero de 2015, se notificó a Aena, S.A. la Sentencia N° 2/2015, de 8 de enero de 2015, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJ), por la que se estimaba parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por diversos afectados, contra la Orden del Ministerio de Fomento, de fecha 12 de noviembre de 2010, por la que se desestimó expresamente el recurso de alzada interpuesto contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de las fincas expropiadas.

e) Con fecha 3 de febrero de 2015, Aena, S.A. presentó escrito indicando error en la citada Sentencia y solicitando su rectificación, tras el cual, el TSJ dictó Auto de aclaración de fecha 11 de febrero de 2015, en el que el Tribunal resolvía aclarar que no es preciso que el Jurado de Expropiación se pronuncie sobre la retasación ya que no procede la misma, y que contra dicha Sentencia cabe Recurso de Casación.

Al no ser firme la Sentencia, y siendo significativas todavía las incertidumbres existentes en cuanto a este procedimiento y los otros relacionados, se estima necesario mantener la provisión dotada para estos casos.

4. Con fecha 30 de enero de 2015, la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A (en liquidación) aprueba el balance final de liquidación, un informe completo de las operaciones de liquidación, así como un proyecto de división entre los socios del activo resultante y la cuota de liquidación, procediéndose al pago de la cuota de liquidación con fecha 16 de marzo de 2014 por importe de 697 miles de euros.

5. El Gobierno de Canarias presentó recurso contencioso-administrativo nº 2/05/2015 ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, contra acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, ampliado al acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de enero de 2015, sobre la autorización a ENAIRE a iniciar la venta de hasta 49% del capital social de AENA. En la ampliación del recurso contencioso-administrativo el Gobierno de Canarias solicitó como medidas cautelares la exclusión de los aeropuertos de interés general situados en Canarias del inmovilizado patrimonial que integra el patrimonio de Aena y la incorporación de la información relativa a la interposición del recurso en el Folleto Informativo de la OPV de Aena, S.A..

   ENAIRE consideró (y así se comunicó como Hecho Relevante a la CNMV el pasado 10 de febrero) que la referida solicitud de medidas cautelares carecía de fundamento legal y que la reclamación del Gobierno de Canarias, si prosperase, en ningún caso debería afectar a la titularidad ni a la gestión por parte de AENA de los mencionados aeropuertos (que son competencias reservadas a favor del Estado).

6. Con fecha 23 de marzo de 2015 se han recibido 13 notificaciones del Tribunal Económico-Administrativo Central, desestimatorias todas ellas de las correspondientes reclamaciones económico-administrativas promovidas por las Compañías Ryanair, Avianca, Tarom y Korean contra el incremento de las Prestaciones Patrimoniales Públicas publicado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012. Ninguna de las citadas Compañías había presentado desestimiento previo al que se refiere la nota 25.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2014

El Consejo de Administración de la Sociedad Aena, S.A. en fecha 24 de marzo de 2015, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas anuales individuales y el Informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2014, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	José Manuel Vargas Gómez	
Consejero:	Dña. María Victoria Marcos Cabero	
Consejero:	Dña. Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Jesús Fernández Rodríguez	(*)
Consejero:	D. Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero:	Dña. Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	RMGL
Consejero:	D. José María Araúzo González	
Consejero:	The Children's Investment Fund Management (UK) LLP representado por D. Christopher Anthony Hohn	C. Hohn
Consejero:	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	E. Fdz. Cuesta
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Secretario no consejero:	Dña. Almudena Salvadores García	

(*) Falta la firma del consejero D. Jesús Fernández Rodríguez por haber dimitido el día anterior a la reunión de formulación de cuentas