

AENA, S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas
e informe de gestión consolidado del ejercicio 2014



INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los accionistas de Aena, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes, que comprenden el estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2014, la cuenta de resultados consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados de Aena, S.A. y sociedades dependientes, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas 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 consolidadas 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 consolidadas. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, 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 los administradores de la sociedad dominante de las cuentas anuales consolidadas, 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 consolidadas tomadas en su conjunto.

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

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2014, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2014 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de Aena, S.A. y sociedades dependientes, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Alejandro García López

26 de marzo de 2015



Miembro ejerciente:

**PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.**

Año 2015 Nº 01/15/00800
STALG CORPORATIVO 96,00 EUR

Informe sujeto a la tasa establecida en el artículo 44 del texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas, aprobada por Real Decreto Legislativo 1/2015, de 3 de febrero.

AENA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014.



Índice

	Página
Estados financieros	1
Notas a las cuentas anuales consolidadas	7
1 Información general	7
2 Resumen de las principales políticas contables	10
2.1 Bases de presentación	11
2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	18
2.3 Información financiera por segmentos.....	25
2.4 Transacciones en moneda extranjera.....	25
2.5 Inmovilizado material	27
2.6 Activos intangibles	28
2.7 Inversiones inmobiliarias	29
2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	29
2.9 Costes por intereses.....	31
2.10 Activos financieros.....	31
2.11 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura.....	33
2.12 Existencias.....	33
2.13 Cuentas comerciales a cobrar	34
2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	34
2.15 Capital social.....	34
2.16 Cuentas comerciales a pagar.....	34
2.17 Deuda financiera.....	34
2.18 Impuestos corrientes y diferidos.....	34
2.19 Prestaciones a los empleados.....	35
2.20 Provisiones y pasivos contingentes.....	35
2.21 Reconocimiento de ingresos.....	38
2.22 Arrendamientos.....	38
2.23 Subvenciones oficiales.....	41
2.24 Acuerdos de concesión de servicios.....	42
2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente.....	42
2.26 Activos controlados conjuntamente.....	42
2.27 Comparación de la información.....	43
3 Gestión del riesgo financiero	43
3.1 Factores de riesgo financiero.....	43
3.2 Gestión del capital.....	43
3.3 Estimación del valor razonable.....	46
4 Estimaciones y juicios contables	46
4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes.....	47
4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad.....	47
5 Información financiera por segmentos	49
6 Inmovilizado material	49
7 Activos intangibles	54
8 Inversiones inmobiliarias	60
9 Inversiones en asociadas	63
10 (a) Instrumentos financieros por categoría.....	64
10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros.....	65
11 Activos financieros disponibles para la venta	67
12 Instrumentos financieros derivados	67
13 Clientes y cuentas a cobrar	69
14 Existencias	71
15 Efectivo y equivalentes al efectivo	73
16 Capital y prima de emisión	73
17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas	73
18 Intereses minoritarios y Otras reservas	74
19 Proveedores y otras cuentas a pagar	75
20 Deuda financiera	76

	Página
21 Impuestos diferidos.....	77
22 Prestaciones a los empleados.....	83
23 Provisiones y contingencias.....	85
24 Subvenciones.....	90
25 Compromisos.....	96
26 Otras (pérdidas) / ganancias – netas.....	96
27 Gastos por prestaciones a los empleados.....	98
28 Otros ingresos de explotación.....	99
29 Otros gastos de explotación.....	100
30 Ingresos y gastos financieros.....	101
31 Impuesto sobre las ganancias.....	101
32 Ganancias por acción.....	103
33 Transacciones con partes vinculadas	104
34 Otra información.....	107
35 Hechos posteriores a la fecha de balance	109



Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Nota	2014	2013
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	15.557.830	15.230.817
Activos intangibles	7	641.577	108.738
Inversiones Inmobiliarias	8	131.386	150.646
Inversiones en asociadas	9	77.652	100.816
Otras cuentas a cobrar	13	55.252	148.825
Activos por impuestos diferidos	21	102.129	76.213
Activos financieros disponibles para la venta	11	4.823	4.908
Otros activos financieros	10	43.565	1.822
		16.614.214	15.822.785
Activos corrientes			
Existencias	14	9.139	4.621
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	503.277	605.555
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	290.305	12.377
		802.721	622.553
Total activos		17.416.935	16.445.338
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	930.230	450.533
Diferencias de conversión acumuladas	18.b	(5.120)	(5.871)
Otras reservas	18.b	(9.737)	(6.403)
Intereses minoritarios	18.a	62.063	-
		3.578.304	3.039.127
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	9.872.565	10.374.038
Instrumentos financieros derivados	12	5.817	4.323
Pasivos por impuestos diferidos	21	127.406	196
Prestaciones a los empleados	22	40.776	6.618
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	1.124.588	252.167
Subvenciones	24	606.187	621.411
Otros pasivos a largo plazo	19	204.839	236.156
		11.982.178	11.494.909
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	389.189	446.574
Deuda financiera	20	1.151.096	1.099.823
Instrumentos financieros derivados	12	5.172	4.983
Subvenciones	24	43.973	47.940
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	267.023	311.982
		1.856.453	1.911.302
Total pasivos		13.838.631	13.406.211
Total patrimonio neto y pasivos		17.416.935	16.445.338

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

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

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Nota	2014	2013
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	3.076.044	2.876.762
Otros ingresos de explotación	28	8.133	7.168
Trabajos realizados por la empresa para su activo		4.301	5.639
Aprovisionamientos		(180.401)	(196.135)
Gastos de personal	27	(348.511)	(334.338)
Otros gastos de explotación	29	(761.029)	(796.365)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(814.850)	(817.732)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		46.730	40.205
Excesos de provisiones		29.794	1.871
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(9.927)	(56.062)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	26	1.527	10.775
Resultado de explotación		1.051.811	741.788
Ingresos financieros	30	4.218	57.464
Gastos financieros	30	(405.892)	(241.088)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	30	10.587	(65.421)
Gastos financieros – netos		(391.087)	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	9	11.716	4.718
Resultado antes de impuestos		672.440	497.461
Impuesto sobre las ganancias	31	(196.743)	99.194
Resultado del período consolidado		475.697	596.655
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios		(2.921)	-
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante		478.618	596.655
Resultados por acción (Euros por acción)	32		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		3,19	3,98
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio		3,19	3,98

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

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Nota	2014	2013
Resultado del ejercicio		475.697	596.655
Elementos que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
- Cobertura de flujos de efectivo		(2.716)	10.679
- Participación en otro resultado global de asociadas		668	(668)
- Diferencias de conversión de moneda extranjera		2.058	(4.857)
- Ganancias y pérdidas actuariales		(5.265)	-
		(5.255)	5.154
Otro resultado global del período, neto de impuestos	18	(5.255)	5.154
Resultado global consolidado del período		470.442	601.809
Resultado global período atribuible al accionista de la dominante		476.035	601.809
Intereses minoritarios		(5.593)	-

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

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

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

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Atribuibles a propietarios de la dominante							Total	Intereses minoritarios (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
	Capital social Nota (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)			
Saldo a 1 de enero de 2013	1.500.000	1.100.868	(146.101)	(16.414)	-	(1.014)	-	2.437.339	-	2.437.339
Resultado del ejercicio	17	-	596.655	-	-	-	-	596.655	-	596.655
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-	(668)	(668)	-	(668)
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	10.679	-	(4.857)	-	5.822	-	5.822
Resultado global total del ejercicio		-	596.655	10.679	-	(4.857)	(668)	601.809	-	601.809
Otros movimientos	17	-	-	(21)	-	-	-	(21)	-	(21)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	(21)	-	-	-	(21)	-	(21)
Saldo a 31 diciembre 2013	1.500.000	1.100.868	450.533	(5.735)	-	(5.871)	(668)	3.039.127	-	3.039.127
Resultado del ejercicio	17	-	478.618	-	-	-	-	478.618	(2.921)	475.697
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-	(668)	(668)	-	(668)
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	(1.318)	(2.684)	751	1.336	(1.915)	(2.672)	(4.587)
Resultado global total del ejercicio		-	478.618	(1.318)	(2.684)	751	668	476.035	(5.593)	470.442
Distribución de dividendos		-	-	-	-	-	-	-	(6.544)	(6.544)
Combinaciones de negocios (Nota 2.2)		-	-	-	-	-	-	-	74.200	74.200
Otros movimientos	17	-	-	1.079	-	-	-	1.079	-	1.079
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	1.079	-	-	-	1.079	67.656	68.735
Saldo a 31 de diciembre de 2014	1.500.000	1.100.868	930.230	(7.053)	(2.684)	(5.120)	-	3.516.241	62.063	3.578.304

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

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Nota	2014	2013
Resultado antes de impuestos		672.440	497.461
Ajustes por:		1.166.595	1.117.779
- Depreciación y amortización	6,7,8	814.850	817.732
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		9.927	56.062
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	30	(7.494)	12.279
- Imputación de subvenciones	24	(46.730)	(40.205)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		(8.117)	5.724
- Variación de provisiones	23	8.075	33.364
- Deterioro de activos financieros disponibles para la venta	11	85	52.861
- Ingresos financieros	30	(4.218)	(57.464)
- Gastos financieros	30	402.715	241.369
- Otros Ingresos y gastos		9.218	775
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(11.716)	(4.718)
Variaciones en capital circulante:		(47.140)	(34.438)
- Existencias	14	(1.999)	(443)
- Deudores y otras cuentas a cobrar	13	51.266	22.885
- Otros activos corrientes		(24.559)	(17.640)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	19	(42.841)	(302.133)
- Otros pasivos corrientes		(27.095)	-
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.912)	262.893
Otro efectivo generado por las operaciones		(445.666)	(383.890)
Intereses pagados		(258.780)	(271.404)
Cobros de intereses		2.914	192
Impuestos pagados		(189.375)	(112.228)
Otros cobros (pagos)		(425)	(450)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.346.229	1.196.912

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014 y 2013

	Nota	2014	2013
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(298.713)	(468.363)
Adquisiciones de activos intangibles		(17.376)	(23.847)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(48)	(95)
Inversiones en empresas del grupo y asociadas		(80.518)	(67.766)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		-	(39)
Combinación de negocios (Nota 2.2)		33.492	-
Cobros de préstamos a Empresas del grupo y asociadas		71.403	-
Cobros otros activos financieros		149	-
Dividendos recibidos		10.747	9.891
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(280.864)	(550.219)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias		-	-
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		78.950	16.143
Ingresos de financiación de entidades de crédito		8.226	-
Ingresos de financiación del Grupo		150.000	294.800
Otros cobros		3.629	-
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(3.220)	(3.308)
Devoluciones de financiación del Grupo		(999.558)	(949.770)
Dividendos pagados		(6.476)	-
Otros pagos		(19.608)	(391)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(788.057)	(642.526)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		620	-
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		277.928	4.167
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		12.377	8.210
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		290.305	12.377

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

Notas a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014

1 Información general

Aena, S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que al cierre del ejercicio 2014 estaba integrado por 8 sociedades dependientes y 5 asociadas después de la toma de control mencionada en la Nota 2.2 “Consolidación y variaciones en el perímetro”. Aena, S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

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

La inscripción en el registro mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la actividad y su valoración, llevándose a cabo con fecha 31 de mayo de 2011. La aportación no dineraria y la valoración se realizaron tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad a 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor y, en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, tal y como prevé el Acuerdo de 25 de febrero de 2011.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprobó la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual el accionista único aportó, mediante una aportación de capital no dineraria, la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades

aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

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

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

b) Ampliar el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.

c) Emitir como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).

d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada anteriormente.

e) La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la Actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc....) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la Actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20% o más del valor total 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 aeroportuaria se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

g) El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe 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, en concreto el Plan General de Contabilidad, y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

h) De acuerdo con los artículos 70 y 300.1 de la Ley de Sociedades de Capital, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad han suscrito el informe que el Accionista Único ha examinado.

i) La Sociedad comenzará a ejercer la actividad de manera efectiva en la fecha determinada por la Orden del Ministro de Fomento prevista en la Disposición Transitoria segunda del RDL 13/2010.

j) A la aportación de la Actividad le es de aplicación el régimen especial establecido en el Capítulo VIII del Título VII del

Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Impuesto de Sociedades (TRLIS) de conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera 2 del RDL 13/2010.

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

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

La tutela funcional de la sociedad corresponde al Ministerio de Fomento así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración. Aena Aeropuertos, S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

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

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

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

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

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

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena, S.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 35).

2 Resumen de las principales políticas contables

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

2.1 Bases de presentación

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

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto Ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, Combinaciones de Negocios, por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte pre-existente.

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

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

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

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2014 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

Las cifras contenidas en los documentos que componen estas cuentas anuales consolidadas, el estado de situación financiero consolidado, la cuenta de resultados consolidada, el estado de resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y las notas, están expresadas en miles de euros, salvo indicación en contrario.

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

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

Estas cuentas anuales consolidadas han sido aprobadas por el Consejo de Administración el 24 de marzo de 2015.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha re-estimado la vida útil de la clase de inmovilizado "pasarelas telescópicas" conforme a lo establecido en la NIC 16, estableciendo dicha vida útil en 22 años, frente a los 12 años previamente establecida 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 NIC 8.

La principal razón que justificó la modificación de la vida útil estimada radica en la revisión efectuada por la Sociedad de la vida útil 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 tuvo en cuenta la distinta tipología existente dentro de la red de aeropuertos, y que Aena Aeropuertos dispone en cada uno de sus aeropuertos de una unidad dedicada en exclusiva al mantenimiento del mismo, apoyada técnicamente por diversas unidades de los Servicios Centrales. 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 menor, aproximadamente.

2.1.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas publicadas adoptadas por el grupo

El Grupo ha adoptado las siguientes normas por primera vez durante el ejercicio financiero que comienza a partir de 1 de enero de 2014:

NIIF 10 "*Estados financieros consolidados*", la NIIF 10 introdujo cambios en el concepto de control, que sigue definiéndose como el factor determinante de si una entidad debe o no incluirse en los estados financieros consolidados. La NIIF 10 sustituye las pautas sobre control y consolidación recogidas en la NIC 27 "*Estados financieros consolidados y separados*" y elimina la SIC 12 "*Consolidación - Entidades con cometido especial*" que queda derogada.

Para que exista control, es necesario que confluyan dos elementos: poder sobre una entidad y rendimientos variables. El poder se define como la capacidad de dirigir las actividades de la entidad que afectan de forma significativa al rendimiento de la misma. La norma proporciona una guía de aplicación extensa para aquellos casos en que resulte difícil determinar si existe control o no, por ejemplo, cuando un inversor ostenta menos de la mitad de los derechos de voto en una entidad. El concepto de unidad de la Sociedad y sus dependientes a efectos de los estados financieros consolidados, así como los procedimientos de consolidación no han sufrido cambios con respecto a la NIC 27 anterior. Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIIF 11 "*Acuerdos conjuntos*", la NIIF 11 proporciona un tratamiento contable para acuerdos conjuntos, basado en los derechos y obligaciones surgidos del acuerdo y no en su forma legal. Los tipos de acuerdos conjuntos se reducen a dos: explotaciones conjuntas y negocios conjuntos. Las explotaciones conjuntas implican que un partícipe tiene derechos

directos sobre los activos y obligaciones surgidos del acuerdo, por lo que registra su participación proporcional en los activos, pasivos, ingresos y gastos de la entidad en la que participa. Por su parte, los negocios conjuntos surgen cuando un participante tiene derecho al resultado o a los activos netos de la entidad en la que participa y, por tanto, emplea el método de puesta en equivalencia para contabilizar su participación en la entidad. Ya no se permite contabilizar las participaciones en los negocios conjuntos de acuerdo con el método de consolidación proporcional. Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIIF 12 "*Desgloses sobre participaciones en otras entidades*", la NIIF 12 contiene los requisitos de desglose para entidades que reportan bajo la nueva NIIF 10 "*Estados financieros consolidados*" y la nueva NIIF 11 "*Acuerdos conjuntos*". Adicionalmente, sustituye los requisitos de desglose anteriormente incluidos en las antiguas NIC 28 "*Inversiones en empresas asociadas*" y NIC 31 "*Participaciones en negocios conjuntos*". Bajo la NIIF 12, hay que desglosar información que permita a los usuarios de los estados financieros evaluar la naturaleza, los riesgos y los efectos financieros asociados con las participaciones de la entidad en dependientes, empresas asociadas, acuerdos conjuntos y entidades estructuradas no consolidadas. Entre otros requisitos, hay que desglosar información sobre:

- Las hipótesis y juicios significativos empleados en la determinación de la existencia de control, control conjunto o influencia significativa;
- La composición del grupo, incluso la participación de los intereses minoritarios en las actividades del grupo y sus flujos de efectivo;
- Los riesgos asociados con entidades estructuradas consolidadas, por ejemplo acuerdos que pueden requerir que el grupo preste ayuda financiera a la entidad;
- La contabilización de transacciones con los intereses minoritarios en situaciones en las que se mantiene y se pierde el control sobre la dependiente;
- Las participaciones en empresas asociadas y acuerdos conjuntos (similares a los requisitos de la NIC 28 anterior);
- En cuanto a las participaciones en entidades estructuradas no consolidadas, información sobre su naturaleza, propósito, tamaño, actividades y financiación, información financiera sobre la entidad (ingresos, activos), información sobre los activos y pasivos reconocidos en balance que pertenecen a estas entidades estructuradas, las pérdidas máximas que pudieran surgir de esa participación y las ayudas financieras prestadas a la entidad o si existe la intención actual de prestarlas.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIC 27 (Modificación) "*Estados financieros separados*", los requisitos anteriormente recogidos en la NIC 27 respecto de la elaboración de estados financieros consolidados se han recogido en la nueva NIIF 10, por lo que el ámbito de aplicación de aquella queda reducido a la contabilización de inversiones en dependientes, negocios conjuntos y empresas asociadas en los estados financieros individuales bajo NIIF de la entidad inversora, que no han sufrido modificaciones con respecto a la normativa anterior (es decir, contabilización a coste o valor razonable según los requisitos de la NIIF 9). Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIC 28 (Modificación) "*Inversiones en entidades asociadas y negocios conjuntos*", la NIC 28 se ha actualizado para incluir referencias a los negocios conjuntos, que bajo la nueva NIIF 11 "*Acuerdos conjuntos*" tienen que contabilizarse según el método de puesta en equivalencia. Al mismo tiempo se ha añadido información sobre los siguientes aspectos:

- Tratamiento contable de los instrumentos que proporcionan derechos de voto potenciales;
- Valoración de participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos en manos de entidades de capital riesgo, entidades de carácter mutualista y otras entidades similares;
- Tratamiento contable cuando se disminuye la participación en una empresa asociada o un negocio conjunto pero el método de puesta en equivalencia sigue siendo de aplicación; y
- Tratamiento contable de la aportación de un activo no monetario a una empresa asociada o un negocio conjunto a cambio de recibir una participación en el patrimonio de la entidad.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIC 32 (Modificación) "*Compensación de activos financieros y pasivos financieros*", en diciembre de 2011, el IASB emitió una modificación de la NIC 32 "*Compensación de activos financieros y pasivos financieros*", y una modificación de la NIIF 7 "*Información a revelar - Compensación de activos financieros y pasivos financieros*".

En la modificación de la NIC 32 "*Instrumentos financieros: Presentación*", se modifica la Guía de Aplicación de la norma para aclarar algunos de los requisitos para la compensación de activos financieros con pasivos financieros en el balance

de situación. La modificación no conlleva cambios al modelo de compensación ya existente en la NIC 32, que sigue siendo aplicable cuando, y sólo cuando una entidad tiene actualmente el derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y la intención de liquidar la cantidad neta, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. La modificación aclara que el derecho de compensar tiene que estar disponible en el momento actual - es decir, no depende de un evento futuro. Adicionalmente, el derecho tiene que ser exigible legalmente en el curso ordinario de las operaciones de las contrapartes implicadas en la transacción, incluso en los casos de incumplimiento ("default"), insolvencia y quiebra. La modificación de la NIC 32 es de aplicación obligatoria para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2014 y aplica de forma retroactiva.

Dado que los requisitos para la compensación de activos financieros con pasivos financieros siguen siendo diferentes a los requisitos bajo US GAAP, el IASB publicó a la vez una modificación de la NIIF 7 "*Instrumentos financieros: Información a revelar*". La modificación de la NIIF 7 requiere el desglose de información cuantitativa tanto sobre los instrumentos financieros reconocidos que hayan sido compensados en el balance de situación, como sobre los instrumentos financieros sujetos a acuerdos básicos de compensación ("master netting arrangements"), independientemente de si se han compensado o no en el balance de situación. La modificación de la NIIF 7 era de aplicación obligatoria para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2013 y aplicaba de forma retroactiva.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIC 36 (Modificación) "*Información a revelar sobre el importe recuperable de los activos no financieros*", el IASB ha publicado una modificación de alcance limitado de la NIC 36 "Deterioro del valor de los activos", en relación con la información a revelar respecto al importe recuperable de activos deteriorados cuando el importe recuperable se basa en el valor razonable menos los costes de enajenación o disposición por otra vía de los mismos. A través de la NIIF 13 "*Valoración del valor razonable*", se hicieron las modificaciones consiguientes a los requisitos de desglose de la NIC 36. Una de estas modificaciones se redactó más ampliamente de lo previsto. La modificación corrige esta situación y adicionalmente, requiere que se presente información complementaria sobre las mediciones hechas a valor razonable

cuando ha habido un deterioro de valor o una reversión del mismo. Por lo tanto, el IASB ha modificado la NIC 36 como sigue:

- Elimina el requisito de revelar el importe recuperable cuando una unidad generadora de efectivo (UGE) contiene fondo de comercio o un activo intangible de vida útil indefinida, pero no se ha registrado ninguna pérdida por deterioro;
- Requiere el desglose del importe recuperable de un activo o una UGE cuando una pérdida por deterioro haya sido reconocida o revertida; y
- Exige la divulgación detallada de cómo se ha medido el valor razonable menos los costes de enajenación o disposición por otra vía cuando una pérdida por deterioro haya sido registrada o revertida.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre los Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014.

NIC 39 (Modificación) "*Novación de derivados y continuación de la contabilidad de coberturas*", bajo la NIC 39, una entidad está obligada a interrumpir la contabilidad de cobertura cuando un derivado que ha sido designado como instrumento de cobertura es objeto de novación a una cámara de contrapartida central (CCP en sus siglas en inglés), dado que el derivado original deja de existir. El nuevo derivado con la CCP se reconoce en el momento de la novación. El IASB ha modificado la NIC 39 para introducir una exención de ámbito restringido a la interrupción de la contabilidad de cobertura cuando la novación de un instrumento de cobertura a una CCP cumpla determinados requisitos.

En concreto, las modificaciones no resultarán en la expiración o terminación del instrumento de cobertura si:

- Como consecuencia de una ley o regulación concreta, las partes en el instrumento de cobertura acuerdan que una CCP, o una entidad (o entidades) actúe como contrapartida con el fin de efectuar la compensación como una CCP, reemplace su contrapartida original; y
- Otros cambios, si fuese el caso, al instrumento de cobertura se limiten a aquellos que sean necesarios para efectuar tal sustitución de la contrapartida.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre los Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014.

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

A la fecha de estas Cuentas anuales consolidadas, la Unión Europea ha adoptado nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de normas ya existentes, cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los períodos contables que comiencen a partir del 1 de enero de 2014 o posteriores, pero que el Grupo no ha adoptado de forma anticipada:

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
CINIIF 21, "Gravámenes"	<p>La CINIIF 21 "Gravámenes" es una interpretación de la NIC 37 "Provisiones, activos contingentes y pasivos contingentes" que aborda el tratamiento contable de los gravámenes impuestos por las administraciones públicas, distintos del impuesto sobre las ganancias y de multas y sanciones impuestas por el incumplimiento de la legislación. La cuestión principal que se plantea al respecto es cuándo la entidad debería reconocer un pasivo por la obligación de pagar un gravamen que se contabiliza de acuerdo con la NIC 37. La NIC 37 establece las condiciones para el reconocimiento de un pasivo, una de las cuales es que la entidad tenga una obligación presente como consecuencia de un suceso pasado. La interpretación aclara que el suceso que obliga y que da lugar a un pasivo por el pago de un gravamen es la actividad descrita en la correspondiente legislación que provoca el pago del mismo. Para aquellas entidades cuyo ejercicio contable coincida con el año natural, la aplicación de la CINIIF 21 será obligatoria a partir de 1 de enero de 2015.</p> <p>El impacto por la entrada en vigor de esta norma se produce exclusivamente en los estados financieros intermedios. Dado que el importe anual de gasto de los gravámenes afectados estimado para 2015 asciende a 145 Millones de euros, que, con la anterior normativa, se devengarían de forma lineal a lo largo del ejercicio, pero que, por aplicación de la CINIIF 21, se van a devengar íntegramente el 1 de enero de 2015, el impacto ascendería a 108,6 Millones de euros más de gasto en las cuentas del primer trimestre de 2015; 72,4 millones de euros más de gasto en las cuentas del primer semestre de 2015, y, finalmente, 36,2 Millones de euros más de gasto en las cuentas del tercer trimestre de 2015, todo ello comparado con las cuentas resultantes de la anterior normativa. No obstante, esta norma se aplica retroactivamente, por lo que se corregirán los períodos comparativos anteriores.</p>	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de la CINIIF 21 original establecido por el IASB (1 de enero de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de junio de 2014.
Mejoras anuales 2010-2012	<p>Estas mejoras anuales abordan 7 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2010-2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NIIF 2 "Pagos basados en acciones": Definición de condición para la irrevocabilidad de la concesión. • NIIF 3 "Combinaciones de negocios": Contabilización de la contraprestación contingente en una combinación de negocios. • NIIF 8 "Segmentos de explotación": Agregación de segmentos de explotación y conciliación del total de los activos de los segmentos sobre los que se informa con los activos de la entidad. • NIIF 13 "Valoración del valor razonable": Cuentas comerciales a cobrar y a pagar a corto plazo. • NIC 16 "Inmovilizado material": Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. • NIC 24 "Información a revelar sobre partes vinculadas": Personal clave de dirección. • NIC 38 "Activos intangibles": Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada. <p>No se espera que el conjunto de estas mejoras tenga un efecto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.</p>	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de diciembre de 2014.
Mejoras anuales 2011-2013	<p>Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2011-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NIIF 1 "Adopción por primera vez de las NIIF": Significado de "NIIFs efectivas". • NIIF 3 "Combinaciones de negocios": Excepciones al alcance para negocios conjuntos. • NIIF 13 "Valoración del valor razonable": Alcance del párrafo 52 (excepción cartera). • NIC 40 "Inversiones inmobiliarias": Aclaración de la interrelación entre NIIF 3 y NIC 40 cuando se clasifica un inmueble como inversión inmobiliaria o inmueble ocupado por el dueño. <p>No se espera que el conjunto de estas mejoras tenga un efecto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.</p>	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 18 de diciembre de 2014.

<p>Modificaciones a la NIC 19, "Planes de prestación definida. Aportaciones del empleado"</p>	<p>Esta modificación aplica a las aportaciones de los empleados o terceras partes a planes de prestación definida. El objetivo es simplificar el tratamiento contable de las aportaciones que son independientes del número de años de servicio, por ejemplo, aportaciones de los empleados que se calculan de acuerdo a un porcentaje fijo del salario.</p> <p>La NIC 19 (revisada en 2011) distingue entre aportaciones de los empleados relacionadas con el servicio prestado y aquellas otras no ligadas al servicio. La modificación actual distingue además entre aportaciones que están ligadas al servicio sólo en el ejercicio en que surgen y aquellas que están ligadas al servicio en más de un ejercicio. La modificación permite que las aportaciones que están ligadas al servicio, y no varían con la duración del servicio del empleado, se deduzcan del coste de las prestaciones devengadas en el ejercicio en que se presta el correspondiente servicio. Las aportaciones ligadas al servicio, y que varían de acuerdo con la duración del servicio del empleado, deben extenderse durante el período de prestación del servicio usando el mismo método de asignación que se aplica a las prestaciones; lo que implica que sea bien de acuerdo con la fórmula del plan de pensiones, o, cuando el plan proporcione un nivel significativamente más alto de prestación para el servicio en años posteriores, sobre una base lineal.</p> <p>No se espera que esta modificación tenga un impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.</p>	<p>La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 17 de diciembre de 2014.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 9, "Instrumentos financieros"	El IASB ha publicado la versión completa de la NIIF 9, "Instrumentos financieros", que sustituye la guía de la NIC 39. Esta versión final incluye los requerimientos de clasificación y valoración de los activos y pasivos financieros; también incluye un modelo de pérdidas de crédito esperadas que sustituye al modelo de pérdidas por deterioro del valor incurridas actualmente utilizado. La parte final de cobertura de la NIIF se emitió en noviembre de 2013.	La NIIF 9 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada. La NIIF 9 se va a aplicar de forma retroactiva pero no se va a exigir que las cifras comparativas sean reexpresadas.
NIIF 9 (Modificación) y NIIF 7 (Modificación) "Fecha de entrada en vigor obligatoria y desgloses de transición"	El IASB ha publicado una modificación en virtud de la cual se retrasa la entrada en vigor de la NIIF 9 "Instrumentos financieros", que pasa a ser de aplicación obligatoria para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2015. Según sus disposiciones transitorias originales, la NIIF 9 entraba en vigor el 1 de enero de 2013. Se sigue permitiendo la aplicación anticipada de la NIIF 9.	1 de enero de 2015
	Asimismo, el IASB ha ampliado el calendario de finalización de las restantes fases del proyecto para reemplazar a la NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración" (la contabilización de las pérdidas por deterioro y la contabilidad de cobertura). Esta modificación destaca la importancia de permitir la aplicación simultánea de todas las fases de la nueva norma.	

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 9 (Modificación) <i>"Instrumentos financieros: Contabilidad de coberturas y modificaciones de la NIIF 9, NIIF 7 y NIC 39"</i>	<p>También cabe destacar que la modificación de la NIIF 9 introduce cambios en cuanto a la información comparativa y los desgloses adicionales que habría que ampliar tras la adopción de la nueva norma, en función de la fecha de primera aplicación de la norma, como se indica a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Si la NIIF 9 se aplica para ejercicios que comiencen antes del 1 de enero de 2012, no es obligatorio reexpresar las cifras comparativas ni tampoco es obligatorio incluir los desgloses adicionales en la fecha de aplicación inicial de la norma; · Si la NIIF 9 se aplica para ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2012 y antes del 1 de enero de 2013, hay que elegir entre reexpresar las cifras comparativas o incluir los desgloses adicionales en la fecha de aplicación inicial de la norma; · Si la NIIF 9 se aplica para ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2013, no es obligatorio reexpresar las cifras comparativas, pero hay que incluir los desgloses adicionales en la fecha de aplicación inicial de la norma. <p>Dentro del proyecto del IASB de reemplazar la NIC 39 en su totalidad por la NIIF 9, se ha publicado el documento "NIIF 9: Instrumentos financieros – Contabilidad de coberturas" que supone la incorporación a la NIIF 9 de los requerimientos relativos a la contabilidad de cobertura. Estas modificaciones a la NIIF 9 suponen una reforma sustantiva de la contabilidad de cobertura que alinea de una manera más estrecha la contabilidad de cobertura con la gestión del riesgo y deberían resultar en información más útil para la toma de decisiones por parte de los usuarios de los estados financieros. Estos nuevos requerimientos también establecen un enfoque más basado en principios en vez de en reglas para la contabilidad de cobertura y abordan inconsistencias y debilidades en el actual modelo de la NIC 39.</p> <p>Los cambios más importantes son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> · <i>Pruebas de efectividad de la cobertura y posibilidad de aplicar contabilidad de cobertura:</i> La NIIF 9 relaja los requerimientos para la efectividad de la cobertura y, en consecuencia, para aplicar contabilidad de cobertura. Bajo la NIC 39, una cobertura debe ser altamente eficaz, tanto de forma prospectiva como retrospectiva. La NIIF 9 sustituye esta línea exigiendo una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura y que el ratio cubierto sea el mismo que la entidad usa en realidad para su gestión del riesgo. · <i>Partidas cubiertas:</i> Los nuevos requerimientos modifican lo que califica como una partida <i>cubierta</i>, principalmente eliminando restricciones que actualmente impiden que algunas estrategias de cobertura económicamente racionales califiquen para contabilidad de cobertura. Por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> - Los componentes de riesgo de partidas no financieras pueden designarse como partidas cubiertas, siempre que sean identificables de forma separada y se puedan valorar de forma fiable. - Las exposiciones agregadas (es decir, exposiciones que incluyen derivados) pueden ser partidas cubiertas. - Se flexibiliza la cobertura de grupos de partidas, aunque no se cubre la macro cobertura. - Se permite la contabilidad de cobertura para instrumentos de patrimonio valorados a valor razonable a través de otro resultado global, incluso aunque no existirá impacto sobre pérdidas y ganancias desde estas inversiones. · <i>Instrumentos de cobertura:</i> Se relajan las reglas sobre el uso de 	1 de enero de 2015

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	<p>algunos instrumentos de cobertura.</p> <p>· <i>Contabilización, presentación e información a revelar:</i> Los requerimientos referentes a la contabilización y presentación de la contabilidad de la NIC 39 permanecen prácticamente sin cambios en la NIIF 9. Sin embargo, las entidades ahora tendrán que reclasificar las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto sobre una cobertura de flujo de efectivo al importe en libros de una partida cubierta no financiera cuando se reconozca inicialmente. Además, se han incluido requerimientos adicionales de información bajo la nueva norma.</p> <p>Adicionalmente, como parte de las modificaciones, aunque no se refiere a la contabilidad de cobertura, también se modifica la NIIF 9 para permitir a las entidades adoptar de forma anticipada el requisito de reconocer en otro resultado global los cambios en el valor razonable atribuibles a cambios en el riesgo de crédito propio de la entidad (para los pasivos financieros que se valoren a valor razonable). Esto puede aplicarse sin tener que adoptar el resto de la NIIF 9.</p> <p>Por último, se ha eliminado la fecha de entrada en vigor de la NIIF 9 (1 de enero de 2015), si bien las entidades todavía pueden elegir aplicar la NIIF 9 inmediatamente.</p>	
NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes"	<p>En mayo de 2014, el IASB y el FASB (Financial Accounting Standards Board de EE.UU) emitieron conjuntamente una norma convergente en relación con el reconocimiento de ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes.</p> <p>Bajo esta norma, los ingresos se reconocen cuando un cliente obtiene el control del bien o servicio vendido. Un cliente obtiene el control cuando tiene tanto la capacidad de dirigir el uso como de obtener los beneficios del bien o servicio. La transferencia de control no es la misma que la transferencia de riesgos y beneficios, ni es necesariamente la misma que la culminación de un proceso de ganancias como se considera hoy. Las entidades también tendrán que aplicar una nueva guía para determinar si deben reconocer los ingresos a lo largo del tiempo o en un momento determinado del mismo.</p> <p>En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 15 requiere amplia información para proporcionar un mayor conocimiento tanto de los ingresos que se hayan reconocido como de los ingresos que se espera reconocer en el futuro en relación con contratos existentes. Asimismo, se proporcionará información cuantitativa y cualitativa sobre los juicios significativos realizados por la dirección en la determinación de los ingresos que se reconocen, así como sobre los cambios en estos juicios.</p>	<p>La NIIF 15 será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2017, si bien se permite su adopción anticipada. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos:</p> <p>a) Retroactivamente a cada periodo previo para el que se presente información de acuerdo con la NIC 8, sujeto a ciertos expedientes prácticos; o</p> <p>b) De forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de aplicar inicialmente esta Norma en la fecha de aplicación inicial.</p>
NIIF 14 "Cuentas regulatorias diferidas"	<p>El IASB ha publicado la NIIF 14, "<i>Regulatory deferral accounts</i>", una norma intermedia sobre el tratamiento contable de ciertos saldos que surgen en actividades con tarifas reguladas. La NIIF 14 sólo aplica a aquellas entidades que adopten la NIIF 1 por primera vez, permitiéndolas seguir reconociendo los importes relacionados con la regulación tarifaria de acuerdo con sus políticas contables anteriores a la adopción de NIIF para el reconocimiento, valoración, deterioro del valor y baja en cuentas de estos saldos. Sin embargo, para reforzar la comparabilidad con entidades que ya aplican NIIF y no reconocen esos importes, la norma exige que el efecto de esa regulación de tarifas se presente de forma separada de otras partidas. Una entidad que ya presenta sus estados financieros conformes con NIIF no puede aplicar esta norma.</p>	<p>Esta norma es efectiva desde el 1 de enero de 2016, si bien se permite su adopción anticipada.</p>

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 11 (Modificación) "Contabilización de adquisiciones de participaciones en operaciones conjuntas"	<p>El IASB ha modificado la NIIF 11, "Acuerdos conjuntos", para proporcionar una guía específica sobre el tratamiento contable de la adquisición de una participación en una operación conjunta que es un negocio. La modificación exige a un inversor aplicar los principios de contabilización de una combinación de negocios cuando adquiere una participación en una operación conjunta que constituye un negocio. Específicamente, un inversor tendrá que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorar los activos y pasivos identificables a valor razonable; • Reconocer como gasto los costes relacionados con la adquisición; • Reconocer el impuesto diferido; y • Reconocer el residual como fondo de comercio. <p>Todos los demás principios de la contabilización de una combinación de negocios aplican, a menos que entren en conflicto con la NIIF 11.</p>	Esta modificación se aplicará prospectivamente para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2016, si bien se permite su aplicación anticipada.
NIC 16 (Modificación) y NIC 38 (Modificación) "Aclaración de los métodos aceptables de depreciación y amortización"	<p>El IASB ha publicado una modificación a la NIC 16 "Inmovilizado material" y a la NIC 38 "Activos intangibles", sobre depreciación y amortización. Esta modificación aclara que no es adecuado emplear métodos basados en ingresos ordinarios para calcular la depreciación de un activo porque los ingresos ordinarios generados por una actividad que incluye el uso de un activo generalmente reflejan factores distintos del consumo de los beneficios económicos incorporados al activo. El IASB también aclara que generalmente se presume que los ingresos ordinarios son una base inadecuada para valorar el consumo de los beneficios económicos incorporados en un activo intangible.</p>	Esta modificación será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2016, y se aplicará prospectivamente. Se admite la aplicación anticipada de la modificación.

El Grupo está analizando el impacto que las normas y modificaciones a las mismas puedan tener sobre los estados financieros consolidados, en caso de ser adoptados por la Unión Europea.

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

(a) Dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2014 y 2013, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	2014		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (1) ("ADI")	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, S.A.
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)

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

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

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

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

Por otro lado, según se explica posteriormente en esta nota, la Sociedad Aena, S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre del ejercicio 2014 y 2013 son los siguientes (expresado 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)	18.730	101.775
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.

A raíz del proceso de desinversión por TBI (Nota 11), 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 es una sociedad instrumental creada con el objetivo de adquirir, con fecha 27 de noviembre de 2013, el 100% 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). LLAHL III llevó a cabo la adquisición a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee el 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I).

El Grupo concluyó que ejercía influencia significativa sobre LLAHL I por lo que aplicó el método de la participación a partir de la fecha de adquisición.

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 pudieran 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 importe de 94 millones de libras esterlinas (correspondientes a 112,8 millones de euros).

Asimismo, en el acuerdo entre ADI y Aerofi mencionado anteriormente se establecía que, en el caso de 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, la fecha en que las partes establezcan que las condiciones suspensivas mencionadas anteriormente no pueden cumplirse o la fecha en la que ADI notifique a Aerofi su intención de no ejercer la opción durante el periodo de ejercicio. 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 pudieran producir durante el periodo de ejercicio.

Las dos opciones cumplían con la definición de instrumento financiero derivado. El Grupo estimó que la probabilidad de ocurrencia de cada opción 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 las opciones fueron 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

Una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional, S.A. ejerció la opción de compra del 11% del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo 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 previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros).

Como consecuencia de esta operación, Aena 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.

De acuerdo con lo establecido en la NIIF 3, el Grupo Aena ha reevaluado a valor razonable la participación del 40% de LLAH III preexistente, lo que ha generado una plusvalía de 14.615 miles de euros, que aparece registrada en el epígrafe "Otros ingresos/(gastos) financieros - netos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30). De la cantidad anterior, 2.199 miles de euros corresponden a diferencias de conversión, por lo que se han registrado como Diferencias de cambio en el mismo epígrafe citado, y el resto (12.416 miles de euros) como plusvalía.

El valor razonable de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se basa en las valoraciones encargadas a terceros en el contexto de la adquisición de la participación adicional del 11% en LLAH III el 16 de octubre de 2014. Dicho valor razonable y el valor razonable de la participación previa del 40% se ha calculado en función de los flujos de caja descontados determinados a partir de los planes de negocio de la compañía LLAH III.

A continuación se presenta el valor en libras, el valor razonable, el fondo de comercio y el coste de la participación de los activos identificables adquiridos y pasivos asumidos en esta operación, según el balance consolidado de LLAH III a la fecha de adquisición, una vez finalizada la asignación del precio de compra:

	Valor en libras Miles de euros	Valor razonable Miles de euros
Valor de la participación previa de LLAH III (40%)		61.902

Préstamo participativo (51%)		61.284
Contraprestación abonada en efectivo por el 11% de LLAH III		17.198
Total coste de adquisición (a)		140.384
Activos intangibles (1)	478.333	541.325
Fondo de comercio	1.355	-
Inmovilizado material	140.206	149.818
Activo por impuestos diferidos	1.607	1.607
Existencias	760	760
Clientes y otras cuentas a cobrar a corto plazo (2)	32.039	32.039
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida (3)	33.474	33.492
Deuda financiera a largo plazo (4)	(399.036)	(337.752)
Obligaciones por prestaciones por jubilación	(29.710)	(29.710)
Pasivos por impuesto diferido	(111.225)	(126.527)
Deuda financiera a corto plazo	(6.443)	(6.443)
Proveedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(41.921)	(45.897)
Total activos netos identificables	99.439	212.712
Intereses minoritarios (49%) (5)		74.200
Activos netos adquiridos (b)		138.512
Fondo de comercio (a) – (b)(6)		1.872

- Los activos intangibles incluyen la concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) y contratos con aerolíneas, los cuales se han valorado empleando el "Excess Earnings Method", que está basado en un cálculo de descuento de flujos de efectivo de los beneficios económicos futuros atribuibles a dichos activos, considerando tanto los ingresos y costes como la rentabilidad requerida para otros activos empleados. Para estimar la vida útil remanente de ambos tipos de activos se ha atendido al vencimiento de los contratos que los soportan, resultando de 7 a 8 años para los principales contratos con clientes, y de 18 años para la concesión administrativa.
- El valor razonable de los clientes y otras cuentas a cobrar de 32.039 miles de euros equivale a su importe contractual bruto.
- En el Estado de Flujos de Efectivo, la adquisición de LLAHL III se presenta como un flujo de las actividades de inversión por el importe total de la contraprestación abonada en efectivo. El efectivo y equivalentes de la dependiente en el momento de la adquisición, figura en el epígrafe "Combinaciones de negocios" de dicho Estado de Flujos de Efectivo.
- El epígrafe "Deuda financiera a largo plazo" incluye principalmente deuda bancaria por importe de 276.035 miles de euros y un préstamo con los accionistas por importe de 118.772 miles de euros. Como se indica en el párrafo b) de esta nota 2.2, 61.284 miles de euros de dicho préstamo han sido asumidos por el Grupo y desembolsados simultáneamente a la operación de adquisición, por lo que serán eliminados en consolidación. En consecuencia, el importe mostrado en este epígrafe corresponde únicamente a la deuda de LLAHL III con bancos y Aerofi.
- El interés minoritario corresponde al 49% de participación en el capital mantenido por Aerofi, y se ha valorado como la participación proporcional en el valor razonable de los activos netos identificables.
- El fondo de comercio adquirido es atribuible, entre otras, a las economías de escala que se esperan alcanzar. No se espera que dicho fondo de comercio sea deducible a efectos fiscales.

No se han identificado pasivos contingentes de esta combinación de negocios que deban ser registrados. Tampoco existen acuerdos de contraprestación contingente pendientes de liquidación. El Grupo incurrió en costes de 87 miles de euros relacionados con la adquisición del 11% adicional del capital, los cuales fueron registrados en resultados.

Las operaciones del negocio adquirido se han integrado en la cuenta de resultados del Grupo a partir de la fecha de adquisición. LLAHL III aportó a las Cuentas anuales consolidadas del Grupo desde el 16 de octubre de 2014 ingresos por importe de 38.422 miles de euros y pérdidas por 3.040 miles de euros (sin incluir el resultado por puesta a valor razonable de la partición previa, mencionado anteriormente).

Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2014, los ingresos del Grupo en el 2014 se habrían incrementado en 121.088 miles de euros, el beneficio neto de ese periodo habría sido inferior en 6.811 miles de euros y el EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization) habría sido superior en 39.895 miles de euros. Estos importes se han calculado utilizando las políticas contables del Grupo y ajustando los resultados de la dependiente, al objeto de reflejar, principalmente:

- Las transacciones y resultados generados por la filial desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2014.
- El gasto por amortización calculado sobre el valor del inmovilizado material y activos intangibles determinado en la combinación de negocios.
- El efecto impositivo de los ajustes anteriores.
- El efecto de aplicar el método de la participación al 40% de acciones previo únicamente hasta el 1 de enero de 2014.

(b) Asociadas

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

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

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

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

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

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.14		
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid- Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Sociedad en proceso de liquidación	48,99	-	596	Aena, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	-	33,33	69.687	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.555	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Barranquilla.	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	50	4.410	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas 31.12.13	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto			
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (RAESA) Aeropuerto de Madrid-Barajas Madrid (1)	Explotación de la restauración del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Sociedad en proceso de liquidación	48,99		596	Aena, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.		33,33	49.667	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Cartagena.		37,89	3.422	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla - Colombia (1)	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.		40		Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.		33,34	2.602	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
London Luton Airport Holdings III Limited Aeropuerto London Luton Luton - Reino Unido (1)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la licencia de la explotación del Aeropuerto de Luton		40	44.529	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo 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 del Grupo, con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en el ejercicio 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 Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85% restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el

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

Asimismo el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de las contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2014 y 2013, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. En base a todo ello, la Dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2014 y 2013, es superior al coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

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

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

2.3 Información financiera por segmentos

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

El Presidente y Consejero Delegado considera el negocio desde la perspectiva de las distintas actividades de negocio del Grupo. Sobre la base de lo anterior, la máxima autoridad en la toma de decisiones analiza el negocio del Grupo en base a 3 segmentos de explotación: Aeropuertos, que incluye las actividades aeronáuticas y comerciales del Grupo, Servicios fuera de terminal, e Internacional. Dentro del segmento de Internacional se incluye la información correspondiente a LLAH III, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son inferiores al 10% del los valores agregados del Grupo. En la Nota 5 de la presente memoria se refleja la información financiera detallada por segmentos.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda funcional y de presentación

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

(b) Transacciones y saldos

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

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de los estados financieros consolidados y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren

significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe Diferencias de Conversión.

Entidades del Grupo

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

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

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

2.5 Inmovilizado material

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

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

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

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

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

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

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

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada balance.

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

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

2.6 Activos intangibles

(a) Fondo de comercio

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

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

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

(b) Aplicaciones informáticas

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

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

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

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

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

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

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

(c) Gastos de desarrollo

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

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

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

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

(d) Concesión administrativa de LLAH III

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento operativo de acuerdo a la NIC 17. El activo intangible relacionado (ver Nota 2.2) se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente. Para establecer la vida útil remanente de dicho activo intangible se ha atendido al vencimiento de dicho acuerdo de concesión administrativa (18 años).

(e) Otro inmovilizado intangible

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

2.7 Inversiones inmobiliarias

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

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos (Nota 2.5).

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). La Dirección de la Sociedad ha identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de Servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios del Grupo y de los aparcamientos

considerados en su conjunto), en las inversiones financieras que componen principalmente el segmento de Internacional (relacionadas en la nota 2.2) 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 consolidadas, 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 2014 y 2013, 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.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

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

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

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

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante los ejercicios 2014 y 2013 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

(a) Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

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

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

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

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

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

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

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

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

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

(c) Activos financieros disponibles para la venta

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

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

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

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

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

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

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

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

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

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

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

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando se dejan de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto hasta ese momento permanece en el patrimonio y se reconoce cuando la transacción prevista se reconoce finalmente en la cuenta de resultados. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya finalmente a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto se traspasa inmediatamente a la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

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

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

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

2.17 Deuda financiera

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

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

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

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

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

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

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

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

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

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

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

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

Las sociedades que han integrado el Grupo fiscal en los ejercicios 2014 y 2013 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "ENAIRE"
2. Aena, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
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 35).

2.19 Prestaciones a los empleados

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

(a) Compromisos laborales a largo plazo

- Planes de aportación definida
Un compromiso post- empleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los

compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.

Planos de prestación definida

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

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

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

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

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

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un periodo de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial.

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

	31-12-2014	31-12-2013
Tipo de interés técnico	1,60%	2,80%
Crecimiento salarial	2,0%	2,00%
Tabla de mortalidad	PERMF 2000	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2014	31-12-2013
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 NP	PERMF 2000 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, la Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, establecen que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación, por lo que la previsión del Convenio Colectivo no ha sido aplicable en los ejercicios 2014 ni 2013. Véase nota 22 c).

Plan de pensiones London Luton LLAH 3

El grupo LLAH III mantiene un plan de pensiones de prestación definida, Plan de pensiones del Aeropuerto de London Luton ("LLAPS"), cuyos activos son poseídos y administrados por fondos separados legalmente del Grupo LLAH III (Véase nota 22d).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2014
Tipo de interés técnico	3,75%
Inflación	3,00%
Tasa de crecimiento de la pensión	2,85%
Método de devengo	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años

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

- Hombres: 22,6
- Mujeres: 24,8

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

- Hombres: 24,9
- Mujeres: 27,1

(b) Indemnizaciones por cese

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

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.

Este plan aplicaba a los trabajadores que se encontrasen activos o en situación asimilada al momento de la firma del mencionado acuerdo, que voluntariamente desearan adherirse a él y fuesen trabajadores fijos de la empresa y menores de 64 años al 31 de diciembre de 2012. El PSDV no era de aplicación a los trabajadores en situación de jubilación parcial

y en relación con el “colectivo SEI” (Bomberos) no debían encontrarse en situación de poder acceder a la jubilación con derecho a percibir el 100% de la correspondiente pensión, en base a lo establecido en el RD 383/2008.

Al 31 de diciembre de 2012 se habían adherido al PSDV 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 (Nota 23). En el ejercicio 2013 se produjeron la totalidad de las salidas previstas en el PSDV.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando:

- el Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación, y
- el importe de la provisión se haya estimado de manera fiable.

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

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

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

De acuerdo a la política contable descrita en la nota 2.5, se dotan las correspondientes provisiones de naturaleza medioambiental (singularmente la Provisión para aislamientos acústicos), con contrapartida en mayor valor del inmovilizado, por el importe de la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asientan los elementos de inmovilizado, cuando constituyan obligaciones en las que incurre el grupo como consecuencia de utilizar dichos elementos. Igualmente, la provisión por expropiaciones recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes (ver Nota 20).

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

2.21 Reconocimiento de ingresos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

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

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

principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de la tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con el RD Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 69 del RD Ley 1/2011 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.
- Utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario en las operaciones de carga y descarga de mercancías.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

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

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 Aeropuertos, 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.

- La Sociedad Aena Aeropuertos, S.A. pasa a denominarse Aena, S.A. y la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE.
- 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 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 otro lado, la CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) 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. 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 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 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 (Dirección General de Aviación Civil), 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 23 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

Comercial:

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

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

2.22 Arrendamientos

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

arrendatario obtendrá la propiedad al finalizar el plazo del arrendamiento, el período de amortización será la vida útil del activo; en otro caso, el inmovilizado material adquirido mediante arrendamiento financiero se amortiza durante el periodo menor entre la vida útil del activo y el periodo del arrendamiento.

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

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

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

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

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

El Grupo reconoce un activo intangible en la medida en que tiene derecho a cobrar a los clientes finales para el uso de la infraestructura. Dicho activo intangible está sujeto a la política contable descrita en la Nota 2.6 y se amortizan linealmente durante la vida de la concesión.

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

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

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activos y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

2.26 Explotaciones conjuntas

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

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

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

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

2.27 Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente se presentan a efectos comparativos, las cifras correspondientes a los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2014 y 2013.

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

3 Gestión del riesgo financiero

3.1 Factores de riesgo financiero

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En casos muy limitados, el Grupo 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 Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato 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

(i) Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, México, y Colombia) (véase Nota 2.2).
- Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en México, Colombia y Reino Unido) (Nota 9).

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

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

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

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

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el periodo 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 que son transferidas a la Sociedad, según se describe en la Nota 12. El 95,23% del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad 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 cambiado 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: 10.786 miles de euros mayor y 10.786 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (véase Notas 2.8 y 2.21) establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, 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.

En lo relativo a la Deuda correspondiente a la participada LLAH III, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir, considerándose por parte de los Administradores del Grupo en base a este análisis que las variaciones que eventualmente se pudieran poner de manifiesto en éstos no supondrían un efecto significativo en el "Patrimonio neto" de la Sociedad, teniendo en cuenta que dicha participada tiene contratadas operaciones de cobertura de interés (véase Nota 12).

(b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

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 al 31 de diciembre de 2014 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.053.732 miles de euros (2013: 1.288.749 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio después de impuestos de 478.618 miles de euros (2013: 596.655 miles de euros de beneficio 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.

Al 31 de diciembre de 2014 la Sociedad no dispone de ninguna línea de crédito. La participada LLAH III dispone de 58,5 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los pasivos financieros vinculados al Grupo y los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE, agrupados según fechas de vencimiento, considerando el periodo restante desde la fecha de balance hasta su fecha de vencimiento contractual. Los pasivos financieros con instrumentos derivados se incluyen en el análisis si sus vencimientos contractuales son esenciales para la comprensión del calendario de los flujos de efectivo.

Al 31 de diciembre 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Siguiente:	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 33.e)	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	10.524.038
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota 33.e)	48.347	-	-	-	-	-	48.347
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	8.956	334	333	281.114	-	-	290.737
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 29.c)	2.334	2.547	2.012	2.050	2.090	18.605	29.638
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	58.976	58.976
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	455	-	-	-	-	-	455
Otros pasivos financieros (Nota 20)	37.664	1.579	4.307	2.263	5.157	34.486	85.456
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	310.530	-	-	-	-	-	310.530
Intereses Deuda Aena, SA (*)	191.619	170.601	150.400	135.149	120.989	603.118	1.371.876
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.645	12.437	13.141	13.875	-	-	51.099
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.948	4.948	4.948	4.948	4.948	19.791	44.531

Al 31 de diciembre 2013	2014	2015	2016	2017	2018	Siguientes	Total
Préstamo con la Sociedad última (Nota 33.e)	1.018.474	1.048.536	1.133.767	811.375	733.260	6.580.279	11.325.691
Otras deudas con la Sociedad última (Nota 33.e)	73.306	-	-	-	-	-	73.306
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20)	2.701	334	333	333	-	-	3.701
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 29.c)	516	545	572	-	-	-	1.633
Otros pasivos financieros (Nota 20)	71.431	-	-	-	-	3.257	74.688
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	398.729	-	-	-	-	-	398.729
Intereses (*)	231.334	191.606	170.580	150.371	135.116	723.912	1.602.919

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada periodo calculado con el tipo de interés medio del periodo enero- diciembre de 2014.

3.2 Gestión del capital

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

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

Los ratios de endeudamiento a 31 de diciembre de 2014 y 2013 son los siguientes:

	2014	2013
Deuda financiera netas/ "covenants"/EBITDA según "covenants"	5,6x	6,9 X

La variación en el ratio de endeudamiento responde al efecto agregado de la mejora del EBITDA derivada de la contención y ahorro del gasto, así como de una mejora de los ingresos como consecuencia del incremento del tráfico aéreo, y de la amortización de deuda con la Sociedad última conforme al calendario de amortización de la misma.

3.3 Estimación del valor razonable

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

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

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2014.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	10.989	-	10.989
Total pasivos	-	10.989	-	10.989

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2013.

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	9.306	-	9.306
Total pasivos	-	9.306	-	9.306

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas.
- El valor actual de los futuros de moneda extranjera se determina usando los tipos de cambio a futuro a la fecha de balance, descontándose el importe resultante a su valor actual.
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

4 Estimaciones y juicios contables

La preparación de las Cuentas anuales consolidadas bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica u otros hechos considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de balance, el resultado de los cuales representa la base de juicio sobre el valor contable de los activos y pasivos no determinables de otra manera de forma inmediata. Los resultados reales podrían resultar diferentes de los estimados.

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

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

- (a) Deterioro de Activos intangibles, Inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
- (b) Vidas útiles de Inmovilizado material.
- (c) Provisiones.
- (d) Instrumentos financieros derivados.
- (e) Provisiones por obligaciones con el personal.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la Dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan

en nuestra experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la Dirección se considera en relación a la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro de nuestro negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre, por lo tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizados. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarán.

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2014 y 2013.

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

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

(a) Deterioro del Fondo de comercio, Activos intangibles, Inmovilizado material e Inversiones inmobiliarias

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

(b) Vidas útiles de Inmovilizado material

La contabilización de inversiones en Inmovilizado material implica la realización de estimaciones para determinar la vida útil de los elementos de Inmovilizado material a los efectos de su amortización. La determinación de las vidas útiles está asociada a estimaciones relacionadas con el nivel de utilización de los activos y con la evolución tecnológica esperada de los mismos. Las hipótesis respecto al nivel de utilización, marco tecnológico y su desarrollo futuro implican un grado significativo de juicio, teniendo en cuenta que estos aspectos resultan de difícil previsión. Cambios en el nivel de utilización de los activos o variaciones en su evolución tecnológica podrían resultar en revisiones de las vidas útiles y consecuentemente en la amortización de los mismos (ver Nota 2.1.1).

(c) Provisiones

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

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

(d) Instrumentos financieros derivados

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

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

(e) Provisiones por obligaciones con el personal

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

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

(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 el Grupo ha evaluado las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la Dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros en las condiciones del contrato evaluados por la Dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena, S.A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a éste, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(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 246.273 miles de euros, de las cuales el 95,6% 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 100.495 miles de euros, correspondientes en un 95,9% a deducciones por inversiones en Canarias.

Durante el ejercicio 2014 se han utilizado un total de deducciones de 98.771 miles de euros, correspondientes en un 95,4% 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: 145.778 miles de euros, de las cuales el 95,3% correspondían a deducciones fiscales por inversiones en Canarias). Estas deducciones se reconocen como una cuenta a cobrar con la Sociedad última y serán utilizadas en los próximos ejercicios con base en los resultados fiscales (Véanse Notas 13 y 21).

5 Información financiera por segmentos

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

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada Aeronáutico. Asimismo, el segmento de Aeropuertos

incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias, que se identifican en la actividad denominada Comercial.

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

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

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en base al EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization). Durante los ejercicios 2014 y 2013 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2014 y 2013 se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2014 y 2013 es la siguiente (en miles de euros):

31 de diciembre de 2014	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios- Clientes externos	2.241.536	629.418	160.528	3.031.482	46.027	(1.465)	3.076.044
Intersegmentos	4	-	-	4	1.461	(1.465)	-
Otros ingresos de explotación	63.287	13.238	11.803	88.328	630	-	88.958
Total Ingresos	2.304.823	642.656	172.331	3.119.810	46.657	(1.465)	3.165.002
Aprovisionamientos	(181.862)	-	-	(181.862)	-	1.461	(180.401)
Personal	(297.954)	(26.264)	(11.048)	(335.266)	(13.245)	-	(348.511)
Otros gastos de explotación	(602.185)	(83.187)	(55.209)	(740.581)	(20.452)	4	(761.029)
Amortizaciones	(684.571)	(67.071)	(49.640)	(801.282)	(13.568)	-	(814.850)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	(9.927)	-	-	(9.927)
Otros resultados	(670)	166	2.031	1.527	-	-	1.527
Total gastos	(1.769.658)	(176.943)	(120.790)	(2.067.391)	(47.265)	1.465	(2.113.191)
EBITDA	1.219.736	532.784	101.181	1.853.701	12.960	-	1.866.661
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.108	88	34	1.230	-	-	1.230
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	(9.927)	-	-	(9.927)
EBITDA ajustado	1.221.044	533.283	108.071	1.862.398	12.960	-	1.875.358
Resultado de explotación	535.165	465.713	51.541	1.052.419	(608)	-	1.051.811
Resultado financiero	(359.471)	(15.949)	(25.400)	(400.820)	9.733	-	(391.087)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	11.716	-	11.716
Resultado antes de impuestos	175.694	449.764	26.141	651.599	20.841	-	672.440
Total Activo	-	-	-	16.749.088	868.365	(200.518)	17.416.935
Total Pasivo	-	-	-	13.283.461	591.999	(36.829)	13.838.631

31 de diciembre de 2013	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios- Clientes externos	2.171.357	552.789	146.178	2.870.324	8.091	(1.653)	2.876.762
Intersegmentos	2.171.349	552.789	146.178	2.870.316	6.446	-	2.876.762
Otros ingresos de explotación	8	-	-	8	1.645	(1.653)	-
Total Ingresos	46.160	5.016	3.545	54.721	162	-	54.883
Aprovisionamientos	2.217.517	557.805	149.723	2.925.045	8.253	(1.653)	2.931.645
Personal	(197.890)	-	-	(197.890)	-	1.755	(196.135)
Otros gastos de explotación	(292.253)	(27.425)	(12.785)	(332.463)	(1.875)	-	(334.338)
Amortizaciones	(626.355)	(103.965)	(61.690)	(792.010)	(4.253)	(102)	(796.365)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(699.869)	(65.932)	(51.307)	(817.108)	(624)	-	(817.732)
Otros resultados	(39.423)	(5.783)	(10.856)	(56.062)	-	-	(56.062)
Total gastos	5.945	3.766	1.064	10.775	-	-	10.775
EBITDA	(1.849.845)	(199.339)	(135.574)	(2.184.758)	(6.752)	1.653	(2.189.857)
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.067.541	424.398	65.456	1.557.395	2.125	-	1.559.520
Deterioros y bajas de inmovilizado	4.766	524	269	5.559	-	-	5.559
EBITDA ajustado	(39.423)	(5.783)	(10.856)	(56.062)	-	-	(56.062)
Resultado de explotación	1.102.198	429.657	76.043	1.607.898	2.125	-	1.610.023
Resultado financiero	367.672	358.466	14.149	740.287	1.501	-	741.788
Participación en el resultado de asociadas	(220.289)	(15.897)	(17.984)	(254.170)	4.370	755	(249.045)
Resultado antes de impuestos	-	(539)	-	(539)	5.257	-	4.718
Total Activo	147.383	342.030	(3.835)	485.578	11.128	755	497.461
Total Pasivo	-	-	-	16.417.491	161.549	(133.702)	16.445.338
	-	-	-	13.405.491	37.348	(36.628)	13.406.211

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2014	31 de diciembre de 2013
Total EBITDA ajustado	1.875.358	1.610.023
Deterioros y bajas de inmovilizado	(9.927)	(56.062)
Plan Social de desvinculaciones voluntarias	1.230	5.559
Total EBITDA segmentos	1.866.661	1.559.520
Amortización del inmovilizado	(814.850)	(817.732)
Gastos financieros – netos	(391.087)	(249.045)
Participación en el resultado de asociadas	11.716	4.718
Impuesto sobre las ganancias	(196.743)	99.194
Resultado del ejercicio	475.697	596.655
Resultado atribuible a socios externos	(2.921)	-
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	478.618	596.655

Información a nivel de entidad

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

	2014	2013
Servicios Aeroportuarios	2.241.536	2.171.357
Prestaciones Patrimoniales	2.171.663	2.094.346
Aterrizajes	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	27.049
Catering (*)	8.571	9.212
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	69.873	77.010
Servicios Comerciales	629.418	552.789
Arrendamientos	26.917	30.015
Tiendas	69.919	72.929
Tiendas Duty Free	186.054	140.925
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

(*) En las cuentas anuales auditadas 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.

(**) Se efectúa una reclasificación de 3.410 miles de euros del importe que figuraba en el epígrafe "Centros Logísticos de Carga" en las cuentas anuales auditadas de 2013 al epígrafe "Explotaciones inmobiliarias" a efectos comparativos con la información de 2014.

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

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

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

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 294.167 miles de euros, 293.414 miles de euros y 286.786 miles de euros para el ejercicio 2014 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2013: 297.542 miles de euros, 289.608 miles de euros y 255.624 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Información geográfica:

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

País	Volumen
España	3.032.878
Reino Unido	38.422
Colombia	936
México	3.808
TOTAL	3.076.044

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

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	15.401.149	95.800	131.386	15.628.335
Reino Unido	156.681	545.777		702.458
	15.557.830	641.577	131.386	16.330.793

En el ejercicio 2013, el Grupo desarrolló sus operaciones en España, excepto por el segmento de Internacional que mantenía sus inversiones principales en México, Colombia y Reino Unido, por lo que la totalidad de los ingresos procedentes de clientes externos se realizó en el territorio nacional y el total de activos no corrientes estaba localizado en el mismo.

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utilaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2013						
Coste	16.230.315	1.256.096	4.361.257	140.495	595.190	22.583.353
Amortización acumulada	(4.105.302)	(696.008)	(1.856.104)	(133.015)	-	(6.790.429)
Deterioro	-	-	-	(582)	(10.875)	(11.457)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2013	12.125.013	560.088	2.505.153	6.898	584.315	15.781.467
Altas	115.686	14.624	59.750	157	143.512	333.729
Bajas	(67.734)	(34.402)	(102.028)	(588)	(58.946)	(263.698)
Trasposos (Notas 7 y 8)	163.646	35.591	77.830	148	(329.579)	(52.364)
Dotación a la amortización	(386.952)	(79.256)	(317.733)	(1.856)	-	(785.797)
Ajuste de amortización	54	29	62	-	-	145
Trasposos de amortización (Notas 7 y 8)	22.654	(668)	373	(93)	-	22.266
Bajas Amortización Acumulada	56.362	31.203	96.042	587	-	184.194
Bajas de deterioro acumulado	-	-	-	-	10.875	10.875
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	12.028.729	527.209	2.319.449	5.253	350.177	15.230.817
A 31 de diciembre de 2013						
Coste	16.441.913	1.271.909	4.396.809	140.212	350.177	22.601.020
Amortización acumulada	(4.413.184)	(744.700)	(2.077.360)	(134.377)	-	(7.369.621)
Deterioro	-	-	-	(582)	-	(582)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2013	12.028.729	527.209	2.319.449	5.253	350.177	15.230.817
Aportaciones por variación en el perímetro						
Altas	885.922	15.952	46.461	5.097	76.561	1.029.993
Bajas	(86.221)	(22.710)	(54.181)	(1.771)	(7.443)	(172.327)
Trasposos (Notas 7 y 8)	65.633	10.482	40.833	330	(110.100)	7.178
Diferencia conversión	2.033	1.402	-	2.270	177	5.882
Dotación a la amortización	(385.677)	(74.296)	(309.922)	(4.053)	-	(773.948)
Trasposos de amortización (Notas 7 y 8)	2.414	148	147	(326)	-	2.383
Bajas Amortización Acumulada	7.532	21.476	50.350	1.767	-	81.125
Diferencia conversión	(1.123)	(991)	-	(979)	-	(3.093)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2014	12.568.839	500.406	2.093.137	76.474	318.974	15.557.830
A 31 de diciembre de 2014						
Coste	17.419.132	1.351.902	4.429.925	267.704	318.974	23.787.637
Amortización acumulada	(4.850.293)	(851.496)	(2.336.788)	(190.648)	-	(8.229.226)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2014	12.568.839	500.406	2.093.137	76.474	318.974	15.557.830

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 no existen elementos de inmovilizado material sujetos a garantías.

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento en 2014 por importe de 3.484 miles de euros (2013: 1.185 miles euros).

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2014 y 2013 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2014 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 885.922 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 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 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, 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 23).

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 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 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.

Terrenos y construcciones:

El desglose de terrenos y construcciones por coste y amortización acumulada en base a su coste histórico es:

	2014	2013
Terrenos	4.405.834	3.591.431
Construcciones	8.163.005	8.437.298
Total	12.568.839	12.028.729

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 a 31 de diciembre de 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.

Bajas

Las bajas producidas durante 2014 del inmovilizado material con imputación a resultados 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 2014, 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, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) 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.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 5.393 miles de Euros (2013: 8.765 miles de Euros).

Deterioro de valor de inmovilizado material:

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 el Grupo 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 al 31 de diciembre 2013, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

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

En 2014, como en 2013, la Dirección de la Sociedad no ha reconocido deterioro de activos.

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la Dirección proyectados durante un periodo de cuatro ejercicios. Los tipos de descuento usados son después de impuestos y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades del Grupo.

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 las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo incluidas en los informes del sector.

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

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

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

Contratos de arrendamiento financiero

La partida de inmovilizado material incluye un sistema automatizado de inspección de vuelo (consola), una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario, cuyos importes se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	28.017	2.477
Amortización acumulada	(4.323)	(880)
Importe neto en libros	23.694	1.597

Los vencimientos de los contratos de arrendamiento son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	3.619	524
– Entre 1 y 5 años	15.153	1.123
– Más de 5 años	20.744	-
	39.515	1.647
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	-9.878	-14
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	29.638	1.633
El valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero es como sigue:		
	31 de diciembre de	
	2014	2013
– Menos de un año	2.306	516
– Entre 1 y 5 años	10.389	1.117
– Más de 5 años	16.943	-
TOTAL	29.638	1.633

Al 31 de diciembre de 2014 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 9,57% del total inmovilizado material (2013: 8,05%).

Explotaciones conjuntas

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

	31 de diciembre de	
	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)
Beneficio después de impuestos	(19.060)	(22.481)

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

Aportación por alta de combinación de negocios de LLAH III

Derivado del cambio en el perímetro de consolidación se incluye en el ejercicio 2014 de los activos inmovilizados materiales procedentes del grupo de sociedades LLAH III (Nota 2.2) según el detalle siguiente:

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otro inmovilizado	Inmovilizado material en curso	TOTAL
Coste:					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Altas por combinaciones de negocio	49.597	21.734	68.886	9.602	149.820
Altas	1.198	3.684	4.872	-	9.754
Bajas	(55)	(1.142)	(1.505)	-	(2.703)
Dif conversión	2.033	1.402	2.270	177	5.882
Saldo final	52.773	25.678	74.523	9.779	162.753
Amortización:					
Saldo inicial	-	-	-	-	-
Dotación	(1.420)	(1.798)	(2.464)	-	(5.682)
Bajas	55	1.142	1.505	-	2.702
Dif conversión	(1.123)	(991)	(979)	-	(3.093)
Saldo final	(2.488)	(1.647)	(1.938)	-	(6.073)
Deterioro					
Neto:	50.285	24.031	72.585	9.779	156.680

Inmovilizado sujeto a garantías

Los activos de LLAHI, de LLAGL y LLAOL garantizan la deuda bancaria del Grupo LLAH III (ver Nota 20).

Limitaciones

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

7 Activos intangibles

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Otro inmovilizado intangible en curso	Total
Coste								
A 1 de enero de 2013	17.590	987	163.495	-	-	136.453	47.198	365.723
Altas	90	-	9.388	-	-	19	7.080	16.577
Bajas	(51)	(172)	(7.077)	-	-	(1.008)	(192)	(8.500)
Trasposos (Nota 6 y 8)	25	-	20.199	-	-	(675)	(14.299)	5.250
A 31 de diciembre de 2013	17.654	815	186.005	-	-	134.789	39.787	379.050
Aportaciones por variaciones en el perímetro (Nota 2.2. a)								
Altas	105	-	13.373	1.872	541.325	9	3.888	543.197
Bajas	-	(1)	(1.554)	-	-	-	(223)	(1.778)
Trasposos (Nota 6 y 8)	15	794	5.200	-	-	1.070	(7.886)	(807)
Diferencia conversión	-	-	-	-	10.405	-	-	10.405
A 31 de diciembre de 2014	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas								
A 1 de enero de 2013	(3.161)	(987)	(114.416)	-	-	(131.432)	-	(249.996)
Dotación a la amortización	(686)	-	(27.094)	-	-	(1.048)	-	(28.828)
Bajas	27	172	7.070	-	-	960	-	8.229
Trasposos (Nota 6 y 8)	(3)	-	(525)	-	-	946	-	418
Ajustes	(342)	-	207	-	-	-	-	(135)
A 31 de diciembre de 2013	(4.165)	(815)	(134.758)	-	-	(130.574)	-	(270.312)
Dotación a la amortización	(709)	(154)	(27.287)	-	(7.308)	(1.034)	-	(36.492)
Bajas	-	1	1.553	-	-	-	-	1.554
Trasposos (Nota 6 y 8)	-	-	(98)	-	-	-	-	(98)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(517)	-	-	(517)
A 31 de diciembre de 2014	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
Importe neto en libros								
Coste	17.654	815	186.005	-	-	134.789	39.787	379.050
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.165)	(815)	(134.758)	-	-	(130.574)	-	(270.312)
A 31 de diciembre de 2013	13.489	-	51.247	-	-	4.215	39.787	108.738
Coste	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
A 31 de diciembre de 2014	12.900	640	42.434	1.872	543.905	4.260	35.566	641.577

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

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

	2014	2013
Desarrollo	-	1.000
Aplicaciones informáticas	3.191	6.035
Otro inmovilizado intangible	32.375	32.752
Total	35.566	39.787

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.

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).

Concesiones de servicios:

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2.1) las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III), 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 y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio, sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo (ver Nota 2.6).

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

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 El Grupo 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 cinco años, incluido el ejercicio en curso. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años, incluido el ejercicio en curso, se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación. En 2014, la Dirección ha efectuado una revisión de las proyecciones y resultados de los doce meses transcurridos del 2014 no identificando cambios que conduzcan a que existan deterioros (Véase explicación en la Nota 6).

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

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

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2014 el Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

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

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

Fondo de comercio derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH 3 (Nota 2.2)

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2014 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

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

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2013	163.525	6.079	169.604
Altas	67	-	67
Trasposos (Nota 6 y 7)	46.874	240	47.114
A 31 de diciembre de 2013	210.466	6.319	216.785
Altas	48	-	48
Trasposos (Nota 6 y 7)	(6.370)	-	(6.370)
A 31 de diciembre de 2014	204.144	6.319	210.463
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
A 1 de enero de 2013	(35.713)	(4.635)	(40.348)
Dotación a la amortización	(2.699)	(408)	(3.107)
	(22.677)	(7)	(22.684)
A 31 de diciembre de 2013	(61.089)	(5.050)	(66.139)
Dotación a la amortización	(3.995)	(415)	(4.410)
Trasposos (Nota 6 y 7)	(2.285)	-	(2.285)
A 31 de diciembre de 2014	(67.369)	(5.465)	(72.834)
Deterioro a 31 de diciembre de 2014	(6.243)	-	(6.243)
Total	130.532	854	131.386
Importe neto en libros			
Coste	210.466	6.319	216.785
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(61.089)	(5.050)	(66.139)
A 31 de diciembre de 2013	149.377	1.269	150.646
Coste	204.144	6.319	210.463
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(73.612)	(5.465)	(79.077)
A 31 de diciembre de 2014	130.532	854	131.386

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

Este epígrafe recoge principalmente inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, naves), 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 correspondiente al valor de unos aparcamientos que pasan a estar afectos a la actividad aeroportuaria.

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

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

	2014	2013
Ingresos derivados de rentas	57.927	52.556
Gastos directos de explotación	(37.928)	(35.473)

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 del Grupo 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 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 del Grupo no estima que existan deterioros significativos distintos al reconocido en el ejercicio 2014.

El cálculo del valor razonable de nivel 3 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:

	30 de septiembre 2014	31 de diciembre 2013
Tasa de crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa de descuento después de impuesto	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 Inversiones en asociadas

El detalle y movimiento a 2014 y 2013 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

2014							
	Valor inicial de la participación	Altas/Bajas	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Otros	Valor final de la participación
RAESA (*)	596	-	-	-	-	(596)	-
SACSA	3.422	-	1.881	(1.392)	(356)	-	3.555
AMP	49.667	(1.369)	7.004	(7.373)	452	21.306	69.687
AEROCALI (**)	2.602	1.268	2.831	(1.538)	(753)	-	4.410
LUTON (***)	44.529	(44.577)	-	-	48	-	-
Total	100.816	(44.678)	11.716	(10.303)	(609)	20.710	77.652

(*) Sociedad en proceso de liquidación, se espera que el mismo se culmine en el corto plazo y por lo tanto se han reclasificado a corto plazo los 596 miles de euros.

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

(***) Se corresponde con la sociedad holding (London Luton Airport Holdings III Limited), tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton. Esta sociedad deja de consolidarse por el método de la participación, una vez que es adquirido el control (véase Nota 2.2), para pasar a integrarse por el método de integración global. Por tanto, en el movimiento a 31 de diciembre de 2014 se incluyen como baja del valor de la participación puesta en equivalencia la aportación a resultados del ejercicio hasta la adquisición de control, las diferencias de conversión hasta esa fecha transferidas a resultados, así como otros movimientos que se reconocían en el movimiento de inversiones asociadas de los estados financieros consolidados a 30 de septiembre de 2014.

	Valor inicial de la participación	Altas	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Otros	Valor final de la participación
RAESA (*)	1.135	-	(539)	-	-	-	596
SACSA	3.127	-	2.203	(1.362)	(546)	-	3.422
AMP	51.753	-	4.753	(2.854)	(3.985)	-	49.667
ACSA (**)	-	-	-	-	-	-	-
AEROCALI	2.428	-	1.678	(1.227)	(277)	-	2.602
LUTON	-	47.287	(3.377)	-	(49)	668	44.529
Total	58.443	47.287	4.718	(5.443)	(4.857)	668	100.816

(*) Sociedad en proceso de liquidación, se espera que el mismo se culmine en el corto plazo y por lo tanto se han reclasificado a corto plazo los 596 miles de euros.

(**)(El 28 de febrero de 2012 terminó la concesión de explotación del Aeropuerto de Barranquilla que tenía Aeropuertos del Caribe, S.A (ACSA).

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 última y en ganancias acumuladas 2.131 miles de euros (Véase Nota 17). 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 1 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 ENAIRE.

La información auditada expresada bajo NIIF relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2014 y 2013 valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2014:						
- RAESA	España	1.514	1	0	295	48,99%
- SACSA	Colombia	25.592	16.211	26.860	4.963	37,89%
- AMP	México	217.084	14.381	11.010	21.015	33,33%
- AEROCALI	Colombia	18.453	9.632	30.711	6.376	50,00%

31 diciembre 2013:

- RAESA	España	1.877	659	20.834	(1.101)	48,99%
- SACSA	Colombia	21.454	12.424	25.510	5.813	37,89%
- AMP	México	169.486	26.842	10.355	14.263	33,33%
- AEROCALI	Colombia	16.465	8.658	28.900	5.034	33,34%
-LUTON (*)	Reino Unido	661.482	550.158	10.584	(8.443)	40,00%

(*) Se corresponde con la sociedad holding tenedora de las acciones de la sociedad que explota el aeropuerto de Luton; el resultado del periodo comprendido entre la fecha de adquisición y el 31 de diciembre de 2013 incluye costes de financiación y adquisición.

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Activo no corriente	207.054	158.293
Activo corriente	10.030	11.193
Pasivo no corriente	3.510	17.425
Pasivo corriente	10.871	9.418
Ingresos ordinarios	11.010	10.355
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	21.015	14.263
Resultado después de impuestos de las actividades interrumpidas	-	-
Otro resultado global	-	-
Resultado global total	21.015	14.263

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2014			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	4.823	4.823
Otros activos financieros	98.817	-	-	98.817
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	459.641	-	-	459.641
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	290.305	-	-	290.305
Total	848.763	-	4.823	853.586

	31 de diciembre de 2014			
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	10.994.023	10.994.023
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	29.638	29.638
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	10.989	-	10.989
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	291.302	291.302
Total	-	10.989	11.314.963	11.325.952

	31 de diciembre de 2013			
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	4.908	4.908
Otros activos financieros	1.822	-	-	1.822
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	639.024	-	-	639.024
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	12.377	-	-	12.377
Total	653.223	-	4.908	658.131

31 de diciembre de 2013

	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	11.472.228	11.472.228
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	1.633	1.633
Instrumentos financieros derivados (nota 12)	-	9.306	-	9.306
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	356.996	356.996
Total	-	9.306	11.830.857	11.840.163

10(b) Calidad crediticia de los activos financieros

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

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
	2014	2013
CLIENTES		
Clientes con calificación crediticia externa (<i>Fuente Reuters</i>)		
BBB	2,9	1,7
BB+	1,6	0,5
B	-	4,3
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	1,9	2,7
Grupo 2	268,4	268,3
Grupo 3	-	-

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

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

11 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de	
	2014	2013
A 1 de enero	4.908	57.769
Bajas	-	-
Pérdida por deterioro	(85)	(52.861)
A 31 de diciembre	4.823	4.908

En el ejercicio 2014, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación tras completar en el ejercicio 2013, y a través de su filial TBI, la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

En el ejercicio 2013, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), a través de su filial TBI, completó la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

En línea con el plan de desinversiones, el 25 de octubre de 2013 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital

social y cancelar la prima por emisión de acciones, destinando a reservas de libre disposición 546.941 miles de libras. En este sentido, en ejercicio 2013 ACDL aprobó dos dividendos por 394.400 miles de libras (472.873 miles de euros) y 81.005 miles de libras (96.406 miles de euros), de los cuales el Grupo ha recibido un total de 56.928 miles de euros (2012: 1.854). El primer dividendo por 47,3 millones de euros no generó flujo de efectivos (Nota 2.2).

En el ejercicio 2013, y a raíz de las desinversiones efectuadas por ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión que asciende a 52.861 miles de euros (Nota 30). Este deterioro se genera como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

Adicionalmente, en el ejercicio 2014 el Grupo recibió un dividendo de Europea Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 250 miles de euros (2013: 250 miles de euros).

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital		Titular de la Participación
		2014	2013	
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	Aena, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London - U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

El valor de las participaciones 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2014	2013
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London - U.K.	4.476	4.561
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	167	167
	4.823	4.908

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Libras	4.476	4.561
Euros	347	347
Total	4.823	4.908

Los activos financieros disponibles para la venta incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de

patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de			
	2014		2013	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena,S.A	-	6.808	-	9.306
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	4.181	-	-
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-
Total	-	10.989	-	9.306
Menos parte no corriente:				
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	5.817	-	323
Permutas de tipo de interés - negociación	-	-	-	-
Parte no corriente	-	5.817	-	4.323
Parte corriente	-	5.172	-	4.983

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el que se muestra en el cuadro anterior. De acuerdo con lo descrito en la nota 20 existe un contrato de financiación entre la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" y Aena, S.A. por el que se transfiere la financiación asignada a Aena, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que financiaron a la Entidad Pública Empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre ENAIRES y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato ENAIRES. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena, S.A. y ENAIRES, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance del Grupo.

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

Durante los ejercicios 2014 y 2013 no se han originado pérdidas de los derivados de cobertura, siendo éstos eficaces al 100%.

Permutas de tipo de interés

- Derivados Aena, S.A.

La Entidad matriz "ENAIRES", 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.

Los importes del principal nominal de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2014 ascienden a 243.623 miles de euros (2013: 257.858 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2014, los tipos de interés fijo por permuta varían entre un 0,98% y un 2,57% (2013: 0,98% a 2,57%) y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa al Grupo los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2014 y 2013 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. 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: 12.279 miles de euros) (véase Nota 30).

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

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 2,57% contra tipo de interés variable	255.000	28-07-10	15-12-11	15-03-16	28-07-10
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,98% contra tipo de interés variable	66.500	13-12-12	13-12-12	13-12-17	13-12-12

- Derivados LLAH III

El contrato de préstamo con entidades de crédito (Nota 20) exigía que el 70% del nominal de los préstamos se cubriese a tipo fijo. Sobre la Deuda con entidades de crédito mencionada en dicha Nota, la participada LLAH III ha contratado diversos swaps de tipos de interés. Dichos swaps son de tipo de interés fijo al 1,8525% contra tipo de interés variable. Las principales características de los derivados de LLAHIII, cuyo valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31.12.14 asciende a 4.181 miles de euros, son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	38.334	29-11-13	27-11-13	27-11-18	29-11-13
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	39.612	29-11-13	27-11-13	27-11-18	29-11-13
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	39.612	29-11-13	27-11-13	27-11-18	29-11-13
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	39.612	29-11-13	27-11-13	27-11-18	29-11-13
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	39.612	29-11-13	27-11-13	27-11-18	29-11-13

Instrumentos financieros de cobertura contable (tipo de cambio)

Al cierre del ejercicio 2014, no existe ningún instrumento financiero de cobertura de tipo de cambio. El Grupo designó como cobertura contable de flujos de efectivo entre los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito por Aena Desarrollo Internacional en U.S. \$ con el BSCH y los flujos monetarios, en dólares estadounidenses (U.S. \$), cobros que la Sociedad recibe en U.S. \$ por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos. La Sociedad ha registrado, hasta su cancelación en octubre de 2014, los cambios de valor razonable (por tipo de cambio de cierre) de este instrumento de cobertura contable en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance al 31 de diciembre de 2014 y 2013 adjuntos, cuyo detalle es el siguiente:

- Ejercicio 2014:

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2014 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" a 31.12.14 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional, S.A. USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	2	-

- Ejercicio 2013:

	Clasificación	Vencimiento (*)	Ineficacia Registrada en Resultados Financieros en el Ejercicio 2013 (Miles de Euros)	Valor Razonable Registrado en el "Patrimonio Neto" a 31.12.13 (Miles de Euros)
Préstamo Aena Desarrollo Internacional, S.A. USD	Cobertura de flujos de efectivo de tipo de cambio	08/10/2014	9	90

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

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

Asimismo, en el ejercicio 2013 la sociedad Aena Desarrollo Internacional contrató un instrumento derivado por 30.000 miles de libras esterlinas para cubrirse de los posibles efectos de las oscilaciones en el tipo de cambio de la libra esterlina. Este instrumento derivado se liquidó en el ejercicio 2013 y al no cumplir las condiciones para reconocerse como instrumento financiero de cobertura se reconocieron 625 miles de euros en el resultado del ejercicio, como ingreso.

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	391.108	390.835
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(126.565)	(129.352)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	264.543	261.483
Clientes partes relacionadas (nota 33)	2.803	20.403
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	218.877	328.554
Deudores varios y otros activos	27.204	27.443
Personal	1.466	1.141
Otros créditos con las Administraciones Públicas	43.636	115.356
Total	558.529	754.380
Menos parte no corriente	55.252	148.825
Parte corriente	503.277	605.555

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

A 31 de diciembre de 2014 existen en este epígrafe 27.703 miles de € denominados en libras esterlinas. En 2013 no existen importes significativos de los Clientes y otras cuentas a cobrar que estén denominados en moneda extranjera.

Al 31 de diciembre de 2014, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 221.083 miles de euros (2013: 212.589).

Al 31 de diciembre de 2014, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 43.460 miles de euros (2013:48.894) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Hasta 3 meses	37.521	41.443
Entre 3 y 6 meses	1.674	272
Más de 6 meses	4.265	7.179
	43.460	48.894

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Entre 3 y 6 meses	-	-
Más de 6 meses	126.565	129.352
	126.565	129.352

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 126.565(129.352 miles de euros a 31 de diciembre de 2013).

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Saldo inicial	129.352	115.745
Alta combinación negocio LLAH III	120	-
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar (Nota 29)	11.789	5.558
Reversión de importes no utilizados (Nota 29)	(19.906)	(9.981)
Otros movimientos	(624)	(106)
Ajuste apremio	5.834	18.136
A 31 de diciembre	126.565	129.352

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

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

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

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas 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). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2014 y 2013 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

El 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 la interrupción de los pagos hasta que se implementen las medidas correctivas en el Programa Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013). El 13 de diciembre de 2013 la Intervención General de la Administración del Estado (Oficina Nacional de Auditoría) emitió su dictamen favorable y lo remitió a la Comisión Europea. En el ejercicio 2014 Aena ha cobrado 78.950 miles de euros por Subvenciones FEDER.

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge, principalmente, el crédito que Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantienen con ENAIRE en concepto de bases impositivas negativas, pagos a cuenta no compensados y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del período. A 31 de diciembre de 2014 la cuenta a cobrar por el total de estos conceptos asciende a 218.877 miles de euros. De la cantidad anterior, 59.085 miles de euros corresponden a pagos a cuenta no compensados del ejercicio 2013, íntegramente cobrados en enero de 2015, 55.252 miles de euros a pagos a cuenta no compensados del ejercicio 2014, 63.548 miles de euros a deducciones pendientes de aplicación (véase nota 21), 45.563 miles de euros a bases impositivas negativas pendientes de aplicación, así como 1.513 miles de euros de saldos fiscales por el efecto de la consolidación fiscal de Aena Desarrollo Internacional, S.A. frente a la Sociedad última y -6.084 miles de euros de saldos que surgen en consolidación contable (31 de diciembre de 2013: 61.536 miles de euros por pagos a cuenta no compensados, 143.608 miles de euros por deducciones pendientes de aplicación y 52.615 miles de euros por bases impositivas negativas pendientes de aplicación de Aena, S.A., así como 2.411 miles de euros de saldos fiscales por el efecto de la consolidación fiscal de Aena Desarrollo Internacional, S.A. frente a la Sociedad última, 67.766 miles de euros de cash pooling deudor con la Sociedad última, y 618 miles de euros de otros saldos que surgen en consolidación contable). El Grupo ha clasificado estas cuentas a cobrar en el corto (169.709 miles de euros) y largo plazo (55.252 miles de euros) en función de las previsiones de utilización en el impuesto de sociedades de los próximos ejercicios (31 de diciembre de 2013: 148.825 miles de euros a largo plazo y 111.345 miles de euros a corto plazo en función de las previsiones de utilización en el impuesto de sociedades de los próximos ejercicios).

El epígrafe de Deudores varios recoge principalmente periodificaciones por gastos anticipados, así como imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses.

14 Existencias

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Materias primas y otros aprovisionamientos	7.393	4.520
Anticipos a proveedores	1.746	101
Total existencias	9.139	4.621

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2014 se han adquirido repuestos a la Sociedad última ENAIRE por un importe de 2.222 miles de euros (Véase Nota 33).

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Caja y bancos	217.305	12.377
Depósitos en entidades a corto plazo	73.000	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	290.305	12.377

Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	6	2.625
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	15.901	4.908

16 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad durante los ejercicios 2014 y 2013 son los siguientes:

	Nº de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 31 de diciembre de 2013	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 31 de diciembre de 2014	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una suscritas en su totalidad por la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, accionista único de la Sociedad.

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

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

Por efecto de las anteriores decisiones, el Capital social al 31 de diciembre de 2011 estaba constituido por 150.000.000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Durante los ejercicios 2014 y 2013 no se han producido variaciones al número de acciones, al Capital social o a la Prima de emisión. La prima de emisión es de libre disposición.

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2013	-	(146.101)	(146.101)
Beneficio del ejercicio	-	596.655	596.655
Dividendos	-	-	-
Otros movimientos	-	(21)	(21)
A 31 de diciembre de 2013	-	450.533	450.533
Beneficio del ejercicio	58.008	420.610	478.618
Dividendos	-	-	-
Otros movimientos	-	1.079	1.079
A 31 de diciembre de 2014	58.008	872.222	930.230

A 31 de diciembre de 2014 el importe de la Reserva Legal es una Reserva indisponible. En 2013 no existían Reservas indisponibles.

A 31 de diciembre de 2014 el epígrafe de otros movimientos recoge, principalmente, la aplicación por adquisición de control de la participación en resultados de asociadas del ejercicio 2013 correspondiente a LLAHIII por importe de 3.377 miles de euros, y el efecto en ganancias acumuladas de la homogeneización de AMP efectuada en 2014 descrita en Nota 9 por (2.135) miles de euros.

Propuesta de distribución de resultado

La aplicación del resultado del ejercicio 2014 y 2013 de la Sociedad bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, y propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

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

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.

Con la propuesta de aplicación del resultado de 2014, 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.

18 Intereses minoritarios y Otras reservas

a) Intereses minoritarios

La composición de los intereses minoritarios es como sigue:

	Segmento	País	% Aena	2014	2013
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	51%	62.063	-
				62.063	-

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2014 ha sido el siguiente:

	LLAH III	Total
A 31 de diciembre de 2013	-	-
Alta por combinación de negocio (Nota 2.2)	74.200	74.200
Distribución de dividendos	(6.544)	(6.544)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	67.656	67.656
Resultado del período	(2.921)	(2.921)
Otro resultado global del ejercicio	(2.672)	(2.672)
Resultado global total del ejercicio	(5.593)	(5.593)
A 31 de diciembre de 2014	62.063	62.063

b) Otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2013		(16.414)	-	(1.014)	-	(17.428)
Cobertura flujo de efectivo		2.976	-	-	-	2.976
Efecto fiscal	31	(892)	-	-	-	(892)
Transferencias a la cuenta de resultados		12.279	-	-	-	12.279
Efecto fiscal	31	(3.684)	-	-	-	(3.684)
Cobertura flujo de efectivo - asociadas		-	-	-	(668)	(668)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(4.857)	-	(4.857)
A 31 de diciembre de 2013		(5.735)	-	(5.871)	(668)	(12.274)
Cobertura flujo de efectivo	31	(5.577)	-	-	-	(5.577)
Ganancias y pérdidas actuariales	31	-	(3.330)	-	-	(3.330)
Efecto fiscal	31	903	646	-	-	1.549
Transferencias a la cuenta de resultados		4.794	-	(2.199)	-	2.595
Efecto fiscal	31	(1.438)	-	-	-	(1.438)
Cobertura flujo de efectivo - asociadas		-	-	-	668	668
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(609)	-	(609)
Diferencias de conversión - grupo		-	-	3.559	-	3.559
A 31 de diciembre de 2014		(7.053)	(2.684)	(5.120)	-	(14.857)

Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2014			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	(1.318)	(1.398)	(2.716)
Participación en otro resultado global de asociadas	668	-	668
Diferencias de conversión	751	1.307	2.058
Ganancias y pérdidas actuariales	(2.684)	(2.581)	(5.265)
Total	(2.583)	(2.672)	(5.255)
31 de diciembre de 2013			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	10.679	-	10.679
Participación en otro resultado global de asociadas	(668)	-	(668)
Diferencias de conversión	(4.857)	-	(4.857)
Total	5.154	-	5.154

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Proveedores	916	2.097
Acreedores varios	188.022	166.255
Acreedores partes relacionadas (Nota 33)	33.904	69.951
Proveedores de inmovilizado	40.455	91.705
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 33)	1.212	1.538
Personal	26.802	25.450
Seguridad Social y otros impuestos	19.219	41.733
Anticipos de clientes	78.659	47.845
	389.189	446.574

En 2014 se incluyen en este epígrafe 37.234 miles de euros que originariamente se expresan en libras esterlinas. En 2013 todas las cuentas a pagar se encuentran denominadas en euros.

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

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 34.415 miles de euros (2013: 20.772 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe Otros pasivos a largo plazo, asciende a 197.802 miles de euros (2013: 233.043 miles de euros).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizadas por Aena, S.A. y por Aena Desarrollo Internacional, S.A. durante el ejercicio, y pendiente de pago al 31 de diciembre de 2014 y 2013, en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 que les es de aplicación (60 días), es el siguiente:

	2014		2013	
	Miles Euros	%	Miles Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	670.206	92%	821.058	84%
Resto	55.451	8%	152.101	16%
Total pagos del ejercicio	725.657	100%	973.159	
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	69		71	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	5.374		9.573	

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

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.

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2014	2013
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 33)	9.456.390	10.368.664
Préstamos con entidades de crédito	281.781	1.000
Préstamos con accionistas LLAH III	58.976	-
Pasivos por arrendamiento financiero	27.625	1.117
Otros pasivos financieros	47.793	3.257
	9.872.565	10.374.038
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 33)	1.102.009	1.025.175
Préstamos con entidades de crédito	8.955	2.701
Préstamos con accionistas LLAH III	455	-
Pasivos por arrendamiento financiero	2.013	516
Otros pasivos financieros	37.664	71.431
	1.151.096	1.099.823

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2014	2013	2014	2013
Deuda financiera con el Grupo	9.456.390	10.368.664	8.870.632	9.700.022
Préstamos con entidades de crédito	281.781	1.000	281.781	1.000
Préstamos con accionistas LLAH III	58.976	-	58.976	-
Pasivos por arrendamiento financiero	27.625	1.117	27.625	1.117
Otros pasivos financieros	47.793	3.257	47.793	3.257
Total	9.872.565	10.374.038	9.286.807	9.705.396

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.

(a) Deuda financiera con Matriz (Nota 33)

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.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.

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 "ENAIRES", 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 "ENAIRES" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteran las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento 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 "ENAIRES" 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 y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49%.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de los estados financieros consolidados del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados.

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 "ENAIRES", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: Aena, S.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 Aeropuertos, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" 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 pérdida de la mayoría del capital social de Aena 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 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, 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 esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- d) Embargos generalizados de bienes de Aena 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 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 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 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 respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de Aena de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

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

El desglose de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRE y Aena, S.A. son co-acreditadas a 31 de diciembre de 2014 ("Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario con ENAIRE", en adelante "Deuda con ENAIRE"), 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 (ver Nota 33).

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

Estos préstamos corresponden a la sociedades dependientes, Aena Desarrollo Internacional, S.A. y LLAHIII.

En el ejercicio 2014, el total de Deudas con Entidades de crédito asciende a 290.736 miles de euros (289.735 miles de euros pertenecientes a LLAH III, y 1.001 miles de euros a ADI), de los cuales 281.781 miles de euros son deuda no corriente (281.114 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 667 miles de euros a ADI) y 8.955 miles de euros son deuda corriente (8.621 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

En 2013 toda la Deuda con Entidades de crédito corresponde a ADI.

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Miles de Euros (ADI)	1.001	2.510
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	289.735	-
Miles de Dólares estadounidense	-	1.191

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas (48.633 miles de libras).

A raíz del proceso de desinversión en 2013 por ACDL-TBI, anterior propietario de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton (LLAOL) (ver nota 2.2), Aena Desarrollo Internacional, S.A., siguiendo su nueva estrategia de desarrollo internacional, adquirió LLAOL junto con Aerofi, SàRL ("Aerofi"), empresa filial de Ardian (antes AXA Private Equity). Así, el 27 de noviembre de 2013 se formalizó la compra por un precio de 394,4 millones de libras. La operación se instrumentó a través de la sociedad London Luton Airport Holdings III ("LLAHIII"), de la que Aena Desarrollo Internacional, S.A. suscribió una participación del 40% y Aerofi adquirió el 60% restante. La aportación de Aena Desarrollo Internacional, S.A. por el 40% de LLAHIII ascendió a 39,4 millones de libras, que financió mediante dividendos procedentes de la venta de participaciones minoritarias en aeropuertos internacionales, sin necesidad por tanto de aportar fondos adicionales por parte de Aena. El resto de la operación, que no fue cubierto con "equity", se financió a través de (i) un préstamo de accionistas por importe de 94,7 millones de libras, aportado en su totalidad por Aerofi; y (ii) una financiación bancaria por importe de 220 millones de libras, sin recurso a los accionistas de la sociedad.

Por tanto, dicha deuda no afecta a los covenants establecidos en los contratos de la financiación bancaria de Aena, S.A. (ver Nota 3.1).

Con relación a la financiación bancaria de 220 millones de libras indicada anteriormente para la adquisición, fue instrumentada a través de un préstamo "bullet" a 5 años con vencimiento el 27 de noviembre del 2018 otorgado por seis entidades cada una de ellas con el mismo importe financiado de 36,6 millones de libras. Dicha financiación se realizó a tipo interés variable referenciado a LIBOR más diferencial y se otorgó como única garantía las acciones y los activos de LLAH de LLAGL y LLAOL. Adicionalmente se establecieron los siguientes covenants financieros vinculados a ratios de deuda neta / ebitda y cash flow/ gasto financiero:

Covenants financieros	Deuda neta /EBITDA	Cobertura de intereses (Cash Flow/Gasto financiero)
dic-13	8.00x	1.25x
dic-14	8.00x	1.25x
dic-15	7.50x	1.25x
dic-16	7.50x	1.30x
dic-17	7.00x	1.30x
dic-18	7.00x	1.30x

Tales "covenants" han sido cumplidos. El incumplimiento de dichos "covenants", en caso de no subsanarlos, dispararía un procedimiento que podría suponer el vencimiento anticipado del préstamo.

Los bancos financiadores de la compra requirieron una estructura societaria donde tuviesen prelación de pago frente a los accionistas Aerofi y Aena. Por ello, la necesidad de crear la sociedad London Luton Airport Holdings I ("LLAHI") o primera sociedad en cuanto a prelación de pago.

LLAHI es donde está ubicada la deuda bancaria de los 220 millones de libras, y por tanto es la que tiene que hacer frente al pago del principal y de los intereses de la financiación externa, además de asumir contablemente la depreciación del activo intangible adquirido. La depreciación incluida en LLAHI es la correspondiente al activo intangible o concesión del aeropuerto desde el momento de la adquisición y dividido a prorrata durante toda la vida de la concesión.

Después de cumplir con las obligaciones de dichos bancos financiadores y con los "covenants" al servicio de la deuda, LLAHI aportaría los flujos para la retribución del préstamo participativo (94,7 millones de libras) a London Luton Airport Holdings II ("LLAHII") para hacer frente a las devoluciones de principal e intereses del préstamo de accionistas. En caso de tener beneficios suficientes LLAHI comenzaría a repartir dividendos a los accionistas que subirían mediante flujos hasta London LLAHIII.

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre del ejercicio 2014 el Grupotenía suscritos contratos de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola), de una central de cogeneración eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto London Luton, que se encuentran registrados como "inmovilizado material" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2014.

Los importes en libras de la deuda denominada en moneda distinta del euro ascienden a:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Libras Esterlinas	10.180	-

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
- Menos de un año	3.619	524
- Entre 1 y 5 años	15.153	1.123
- Más de 5 años	20.744	-
	39.516	1.647
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(9.878)	(14)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	29.638	1.633

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
- Menos de un año	2.306	516
- Entre 1 y 5 años	10.389	1.117
- Más de 5 años	16.943	-
Total	29.638	1.633

(d) Otras pasivos financieros

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

21 Impuestos diferidos

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

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	73.356	54.678
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	28.773	21.535
	102.129	76.213
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	118.664	196
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	8.742	-
	127.406	196
Activos por impuesto diferido (neto)	(25.277)	76.017

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

	2014	2013
A 1 de enero	76.017	62.051
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados	36.072	998
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 18)	2.429	(4.577)
Alta por combinación de negocios LLAH III	(124.920)	-
Ajuste valorativo Ley 27/2014	(15.931)	-
Otros	1.056	17.545
A 31 de diciembre	(25.277)	76.017

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos referidos a la misma autoridad fiscal, han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Otros	Total
A 1 de enero de 2013	-	208	208
Otros	-	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2013	-	196	196
Alta por combinación de negocios LLAH III	126.526	-	126.526
Otros	-	684	684
A 31 de diciembre de 2014	126.526	880	127.406

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2013	43.138	6.767	7.273	5.081	62.259
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	3.399	482	-	(2.883)	998
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(4.577)	-	(4.577)
Otros	2.090	(626)	-	16.069	17.533
A 31 de diciembre de 2013	48.627	6.623	2.696	18.267	76.213
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	36.097	(2.994)	-	2.969	36.072
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	1.164	1.265	2.429
Alta por combinación de negocios LLAH III	-	-	-	1.607	1.607
Ajustes valorativos Ley 27/2014	(13.012)	(595)	(185)	(2.139)	(15.931)
Otros	-	-	-	1.739	1.739
A 31 de diciembre de 2014	71.712	3.034	3.675	23.708	102.129

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:

	Año de Generación	Año Vencimiento	Importe pendiente al 31.12.2013	Importe reconocido en 2014	Importe registrado generado en 2014	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2014
	2009	2014	-	5.448		(5.448)	-
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2010	2015	57.386	-		(57.386)	-
	2011	2016	42.744	-		(16.975)	25.769
	2012	2017	38.791	(1.012)			37.779
	2014	2019	-	-	14.450	(14.450)	-
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones	2006	2021	129	-		(129)	-
	2007	2022	126	-		(126)	-
	2008	2023	122	-		(122)	-
	2009	2024	113	-		(113)	-
	2010	2025	66	-		(66)	-
Deducciones medioambientales	2006	2021	730	(730)		-	-
	2007	2022	771	(771)		-	-
Doble imposición Interna	2011	2018	220	-		(220)	-
	2012	2019	28	-		(28)	-
	2008	2019	308	(308)		-	-
	2009	2020	268	-		(268)	-
Deducciones doble imposición internacional	2010	2021	312	-		(312)	-
	2011	2022	350	-		(350)	-
	2012	2023	484	-		(484)	-
	2013	2024	450	(69)		(381)	-
	2014	2024	-	-	425	(425)	-
	2006	2021	252	(252)		-	-
	2007	2022	179	(179)		-	-
	2008	2023	148	-		(148)	-
Planes de pensiones	2009	2024	102	-		(102)	-
	2010	2025	58	-		(58)	-
Fomento empleo minusválidos	2012	2027	167	-		(167)	-
	2013	2028	-	43		(43)	-
I+D+i	2012	2030	321	-		(321)	-
	2013	2031	-	80		(80)	-
Edición libros	2012	2027	1	-		(1)	-
	2006	2021	330	(330)		-	-
	2007	2022	277	(277)		-	-
	2008	2023	329	-		(329)	-
	2009	2024	136	-		(136)	-
	2010	2025	43	-		(43)	-
Formación profesional	2011	2026	4	-		(4)	-
	2012	2027	3	-		(3)	-
	2013	2028	-	2		(2)	-
	2011	2021	7	-		(7)	-
	2012	2022	23	-		(23)	-
Donaciones	2013	2023	-	21		(21)	-
Total			145.778	1.666	14.875	(98.771)	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:

	Año de Generación	Año Vencimiento	Importe reconocido	Importe aplicado	Importe pendiente
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2008	2013	20.879	(20.879)	-
	2009	2014	38.523	(38.523)	-
	2010	2015	57.386	-	57.386
	2011	2016	42.744	-	42.744
	2012	2017	38.791	-	38.791
	2013	2018	37.011	(37.011)	-
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones	2006	2021	129	-	129
	2007	2022	126	-	126
	2008	2023	122	-	122
	2009	2024	113	-	113
	2010	2025	66	-	66
Deducciones medioambientales	2006	2021	730	-	730
	2007	2022	771	-	771
Doble Imposición Interna	2011	2018	220	-	220
	2012	2019	28	-	28
Deducción por actividades exportadoras	2001	2016	32	(32)	-
	2002	2017	187	(187)	-
	2006	2021	2.524	(2.524)	-
Doble Imposición Internacional	2003	2014	236	(236)	-
	2004	2015	232	(232)	-
	2006	2017	320	(320)	-
	2007	2018	536	(536)	-
	2008	2019	308	-	308
	2009	2020	268	-	268
	2010	2021	312	-	312
	2011	2022	350	-	350
	2012	2023	484	-	484
	2013	2024	450	-	450
Planes de pensiones	2006	2021	252	-	252
	2007	2022	179	-	179
	2008	2023	148	-	148
	2009	2024	103	(1)	102
	2010	2025	59	(1)	58
Fomento empleo minusválidos	2012	2027	167	-	167
I+D+i	2012	2030	321	-	321
Edición libros	2012	2027	1	-	1
Formación profesional	2001	2016	7	(7)	-
	2006	2021	332	(2)	330
	2007	2022	278	(1)	277
	2008	2023	329	-	329
	2009	2024	138	(2)	136
	2010	2025	44	(1)	43
	2011	2026	4	-	4
	2012	2027	3	-	3
Donaciones	2011	2021	7	-	7
	2012	2022	23	-	23
Total			246.273	(100.495)	145.778

22 Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones post-empleo:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	7.861	6.618
- Premios de jubilación anticipada	402	-
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	32.513	-
Pasivos por prestaciones a los empleados	40.776	6.618
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	6	5
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en balance	40.782	6.623
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 27):		
- Premios de permanencia	1.638	-
- Premios de jubilación anticipada	(40)	-
- Planes de pensiones de aportación definida	8	13
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	894	-
	2.500	13
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia	779	-
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	6.563	-
- Premios de jubilación anticipada	149	-
	7.491	-

(a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" 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.

Los importes reconocidos en el balance se han determinado como sigue:

	2014	2013
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	7.861	6.623
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	7.861	6.623
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el balance	7.861	6.623

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2013	6.783	6.783
Coste por servicios corrientes	-	-
Gasto/(Ingreso) por intereses	-	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-	-
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(165)	(165)
A 31 de diciembre de 2013	6.618	6.618
Gasto/(Ingreso) por intereses	198	198
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	661	661
	859	859
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	779	779
	779	779
- Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(395)	(395)
A 31 de diciembre de 2014	7.861	7.861

El gasto contable estimado relativo a los planes de prestaciones premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 ascienden a 707 miles de euros.

El importe de prestaciones esperadas correspondiente a los premios a desembolsar a lo largo del año 2015 asciende a 427 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 14,98 años.

(b) Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. El valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2013	-	-
Gasto/(Ingreso) por intereses	9	9
Rendimiento esperado fondos afectos	(11)	(11)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	(38)	15
	(40)	13
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	149	149
	149	149
Extornos (Primas)		
- Extornos	292	239
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	1	1
A 31 de diciembre de 2014	402	402

(c) Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

Sin embargo, para los ejercicios 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado dichas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el Real Decreto Ley 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

(d) Planes de pensiones de prestación definida Luton

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el balance de situación consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2013	-	-
Alta por combinación de negocios	123.442	123.442
Gasto/(Ingreso) por intereses	1.257	1.257
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	894	894
	2.151	2.151
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	6.563	6.563
	6.563	6.563
Diferencias de conversión	230	230
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	238	238
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(1.095)	(1.095)
A 31 de diciembre de 2014	131.529	131.529

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2013	-	-
Alta por combinación de negocios	(93.731)	(93.731)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(1.129)	(1.129)
Rendimiento esperado fondos afectos	260	260
	(869)	(869)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
	-	-
Diferencias de conversión	-	-
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan	(5.501)	(5.501)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	1.085	1.085
A 31 de diciembre de 2014	(99.016)	(99.016)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	32.513	32.513

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	2014
Gasto/(Ingreso) por intereses	128
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	894
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	1.022

Las prestaciones a pagar en los próximos años de compromisos anteriores son las siguientes:

	2014	2013
Inferior a 1 año	2.139	-
De 1 a 2 años	2.205	-
De 2 a 5 años	7.034	-
Más de 5 años	21.135	-
Provisiones para pensiones de prestación definida	32.513	-

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan		2014
Inversiones no cotizadas		51%
Acciones Reino Unido	17%	
Acciones Resto del Mundo	19%	
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	15%	
Inversiones cotizadas		49%
Fondos de Inversión	44%	
Efectivo	5%	

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben, fundamentalmente, a variaciones en:

	2014	2013
Hipótesis financieras	6.346	-
Experiencia	217	-
A 31 de diciembre	6.563	-

23 Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2014 y 2013 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2014	159.310	120.986	39.158	210.552	8.640	25.503	564.149
Dotaciones	6.310	9.765	4.212	1.018.905	24.887	-	1.064.079
Incremento por descuento	4.358	-	-	-	-	-	4.358
Reversiones/Excesos	(29.973)	(50.943)	(6.574)	(5.494)	-	(1.230)	(94.214)
Aplicaciones	(8.798)	(5.702)	(999)	(113.635)	(3.727)	(62)	(132.923)
Trasposos	-	-	(13.838)	-	-	-	(13.838)
A 31 de diciembre de 2014	131.207	74.106	21.959	1.110.328	29.800	24.211	1.391.611

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2013	169.801	37.002	53.030	314.990	1.323	134.468	710.614
Dotaciones	1.187	86.113	5.689	4.207	8.416	-	105.612
Incremento por descuento	4.995	-	-	13.489	-	-	18.484
Reversiones/Excesos	(5.714)	(1.810)	(1.265)	-	-	(5.529)	(14.318)
Aplicaciones	(10.959)	(319)	(360)	(122.134)	(1.099)	(103.436)	(238.307)
Trasposos	-	-	(17.936)	-	-	-	(17.936)
A 31 de diciembre de 2013	159.310	120.986	39.158	210.552	8.640	25.503	564.149

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
No corriente	1.124.588	252.167
Corriente	267.023	311.982
Total	1.391.611	564.149

Provisiones 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 (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 la 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 consolidadas, 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 consolidadas, 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.

El Grupo reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una 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 depurado 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.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del período 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 el Grupo correspondían, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Durante el período enero-diciembre de 2014, las reversiones por importe de 50.943 miles de euros corresponden principalmente a sentencias favorables al Grupo 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".

Provisiones para impuestos

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios el Grupo ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año. A 31 de diciembre de 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 (véase Nota 7). Adicionalmente, cabe destacar, en particular, la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se 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 6 y 30). 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 de intereses por expropiaciones del ejercicio 2014 asciende a 191.119 miles de euros (2013: 13.776 miles de euros). (Véase Nota 30).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las Islas Canarias. Asimismo la Ley 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. 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).

Provisiones para plan de salidas y 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 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.

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, el Grupo 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, el Grupo 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 vulnerado sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron el recurso contencioso-administrativo 109/2004 contra Aena 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 ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

Actividades comerciales

Al cierre del ejercicio el Grupo 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 del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma. Los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

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 del Grupo estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

Tras el incremento de la cuantía de la Prestaciones Patrimoniales operada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 las compañías aéreas 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 del Grupo no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

Contingencias laborales

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

En caso de que recayeran sentencias desfavorables para el Grupo, 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 incurso 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, no se valora como probable la posibilidad de que el Grupo tenga que acometer pasivos por estos conceptos.

Otras 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 del Grupo dominante estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

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

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2014	2013
1 de enero	669.351	688.394
Adiciones	27.539	20.597
Imputaciones a resultados	(46.730)	(39.640)
31 de diciembre	650.160	669.351

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

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias (ver Nota 13).

25 Compromisos

(a) Compromisos medioambientales

La Dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2014 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 529.500 miles de euros, cuya amortización acumulada asciende a 168.900 miles de euros (2013: inversiones de carácter medioambiental por importe de 556.600 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendía a 181.500 miles 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 resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2014	2013
Reparaciones y conservación	7.344	7.258
Servicios profesionales independientes	1.154	1.584
Otros servicios exteriores	3.326	3.209
Total	11.823	12.051

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. Los Administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

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

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 del Grupo, 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.

(b) Compromisos de compra de activos fijos

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.

(c) Compromisos por arrendamiento operativo

La entidad dominante utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera ⁽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 en el que la Aena asume el importe total de la renta anual, y repercute a ENAIRE los costes que le correspondan. A partir del 1 de mayo de 2014 Aena 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:

	2014	2013
Menos de 1 año	3.454	4.590
Entre 1 y 5 años	8.611	5.081
Total	12.065	9.671

(d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad Aena, S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2014	2013
Menos de 1 año	511.500	426.800
Entre 1 y 5 años	1.902.800	1.985.100
Total	2.414.300	2.411.900

26 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2014	2013
Otras pérdidas	(1.715)	(5.282)
Otras ganancias	3.242	16.057
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	1.527	10.775

El importe del ejercicio 2014 de Otras ganancias recoge, principalmente, incautaciones de avales, fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen principalmente indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos. El de 2013 es resultado de sentencias judiciales en contra de la Sociedad por importe de 3.859 miles de euros.

El importe de Otras ganancias para el ejercicio 2013 corresponde, principalmente, a la devolución efectuada por la Hacienda Pública del impuesto al Valor Añadido soportado y no deducido en los ejercicios 2008 y 2009.

27 Gastos por prestaciones a los empleados

	2014	2013
Sueldos y salarios, incluidos otras indemnizaciones por despido	252.475	249.812
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 23)	(1.230)	(5.529)
Costes de Seguridad Social	81.350	75.643
Costes por pensiones (Nota 22)	902	13
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	1.598	-
Otros gastos sociales	13.416	14.399
	348.511	334.338

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

Categoría Profesional	31/12/2014 ^(*)			31/12/2013 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	20	4	24	4	-	4
Directivos y Titulados	813	592	1.405	774	556	1.330
Coordinadores	844	294	1.138	817	289	1.106
Técnicos	2.916	1.411	4.327	2.899	1.419	4.318
Personal de apoyo	497	429	926	266	296	562
Totales	5.090	2.730	7.820	4.760	2.560	7.320

(*) En las cifras anteriores se incluye los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2014 ascendió a 1.283 (2013: 739).

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

Categoría Profesional	2014 ^(*)	2013 ^(*)
Alta Dirección	22	4
Directivos y Titulados	1.381	1.408
Coordinadores	1.141	1.127
Técnicos	4.368	4.491
Personal de apoyo	944	608
Total	7.856	7.638

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2014 ascendió a 1.347 (2013: 817).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad está formado por al cierre de 2014 y a fecha de la formulación de las cuentas por 9 hombres y 3 mujeres (2013: 9 hombres y 3 mujeres). En el ejercicio 2013 una parte del personal de Alta Dirección fue trasladado a la accionista (ver nota 34).

A 31 de diciembre de 2014 cuenta con una plantilla media de 116 empleados con discapacidad (2013: 122).

28 Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014	2013
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	7.522	6.576
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	611	592
Otros ingresos de explotación	8.133	7.168

29 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014	2013
Arrendamientos y cánones	3.484	1.834
Reparación y conservación	237.891	245.812
Servicios profesionales independientes	28.519	25.886
Servicios Bancarios	1.751	1.548
Relaciones Públicas	3.836	924
Suministros	101.459	102.636
Otros servicios	132.442	145.950
Seguridad	105.321	105.992
Tributos	144.698	138.845
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 13)	(8.117)	5.640
Otros gastos de gestión corriente	9.745	21.298
Otros gastos de explotación	761.029	796.365

Como consecuencia de la consolidación por integración global de LLAH III, el epígrafe de "Otros gastos de explotación", en el ejercicio 2014, recoge 17.594 miles de euros con origen en dicha participada, por el período transcurrido durante dicho ejercicio desde la toma de control.

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, primas de seguros, servicios corporativos con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" y servicios de información al público.

Los otros gastos de explotación han disminuido en comparación con el período de 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.).

Adicionalmente, en dicha disminución también ha influido el efecto de las menores dotaciones a provisiones de riesgo e insolvencias de clientes, y la reversión de parte de ellas al no ser consideradas necesarias. Durante el ejercicio de 2014 se han recuperado saldos provisionados con clientes por importe de 19.906 miles de euros y se ha dotado una provisión de deterioro de créditos comerciales de 11.789 miles de euros (2013: 9.981 miles de euros y 5.558 miles de euros, respectivamente, así como el reconocimiento de pérdidas por créditos comerciales incobrables por importe de 10.063 miles de euros).

30 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014	2013
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(199.029)	(14.296)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(208.212)	(230.770)
Actualización de provisiones (Nota 23)	(4.358)	(5.029)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	5.707	9.007
Total gastos financieros	(405.892)	(241.088)
	2014	2013
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 33)	250	57.178
Otros ingresos financieros	3.968	286
Total ingresos financieros	4.218	57.464
	2014	2013
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	3.178	(281)
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	(85)	(52.861)
Plusvalía por puesta a valor razonable participación previa 40% en LLAH III (Nota 2.2)	12.416	-
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo (Nota 12)	(4.922)	(12.279)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	10.587	(65.421)
Gastos financieros netos	(391.087)	(249.045)

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2014 corresponden a los gastos financieros por la deuda con ENAIRE.

El incremento en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" se debe, principalmente, a que el Grupo 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 23. Adicionalmente, como consecuencia de la consolidación por integración global de LLAH III, dicho epígrafe, en el ejercicio 2014, recoge 5.521 miles de euros con origen en dicha participada, por el período transcurrido durante dicho ejercicio desde la toma de control.

También como consecuencia de dicha consolidación global, en la partida de "Otros ingresos/(gastos) financieros netos" se recogen 12.416 miles de euros como plusvalía en la puesta a valor razonable de la participación previa del 40%, y 2.199 miles de euros de diferencias de cambio positivas, por la aplicación a resultados de la diferencia de conversión existente a la fecha (ver Nota 2.2).

Los importes más significativos al cierre del ejercicio 2013 correspondían a los intereses relacionados con la deuda que el Grupo mantenía con ENAIRE y al deterioro de activos financieros disponibles para la venta.

El Grupo recoge bajo el epígrafe Actualización de provisiones los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 23).

31 Impuesto sobre las ganancias

	2014	2013
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(215.180)	98.779
Ajustes valorativos Ley 27/2014	(19.001)	-
Ajustes respecto de ejercicios anteriores	1.366	(583)
Total impuesto corriente	(232.815)	98.196
Impuesto diferido (Nota 21)	36.072	998
Total impuesto diferido	36.072	998
Impuesto sobre las ganancias	(196.743)	99.194

En el importe del gasto corriente se han incluido las deducciones aplicadas no reconocidas previamente al ejercicio de que se trate. Los ajustes respecto de ejercicios anteriores corresponden principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a 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 periodo 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 19.001 miles de euros, de los cuales 15.746 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 "Clientes y otras cuentas a cobrar" del Activo corriente del Balance de Situación).
- 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 impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2014	2013
Resultado antes de impuestos	672.440	497.461
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable (30%)	(201.732)	(149.238)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	3.515	1.415
- Ingresos no sujetos a impuestos	7.211	1.891
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III (21,5%)	(862)	-
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(1.297)	(1.691)
- Plusvalía por puesta a valor razonable del 40% previo de LLAH III	4.385	-
-Ajustes valorativos Ley 27/2014	(19.001)	-
- Utilización de bases imponibles negativas no registradas (nota 13)	-	1.127
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente (nota 13)	-	100.495
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal (nota 13)	14.875	145.778
- Ajuste de ejercicios anteriores	(3.836)	(583)
Beneficio por impuesto	(196.743)	99.194

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 30%, salvo por los resultados correspondientes a la participada LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 21,5% (2013: 30%).

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

	2014			2013		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	(3.880)	1.164	(2.716)	15.256	(4.577)	10.679
Pérdidas y ganancias actuariales	(6.530)	1.265	(5.265)	-	-	-
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	668	-	-	(668)
Otro resultado global	(10.410)	2.429	(7.313)	15.256	(4.577)	10.011
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 21)	-	2.429	-	-	(4.577)	-
	-	2.429	(7.313)	15.256	(4.577)	10.011

Otros asuntos:

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

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

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.

32 Resultados por acción

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

	31 de diciembre de 2014	31 de diciembre de 2013
Resultado del ejercicio (miles de euros)	478.618	596.655
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	3,19	3,98

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

cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2014 y 2013 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

33 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE".

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los Administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	2014	2013
Prestación de servicios:		
– Sociedad última	5.436	14.030
– Empresas asociadas	4.393	9.520
– Empresas vinculadas	16	159
Total	9.845	23.709

Compra de bienes y servicios

	2014	2013
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	157.757	205.526
– Empresas asociadas	-	352
– Empresas vinculadas	12.044	8.512
Total	169.801	214.390
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
– Empresas vinculadas	5.765	8.029
Total	5.765	8.029
Adquisición de repuestos (existencias)		
– Sociedad última (Véase Nota 14)	2.222	8.029
Total	2.222	8.029

Por Ley 9/2010, de 14 de abril (Disposición Adicional quinta), los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se integran en la cuantía de la Tasa de Aterrizaje facturada por Aena ,S.A. a las Compañías Aéreas.

A tal efecto, la ley 1/2011 configura como prestación patrimonial de carácter público los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario. Los importes facturados por dicha prestación ascendieron en 2014 a 191.176 miles de euros (2013: 182.980 miles de euros).

Se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

(b) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2014	2013
– Empresas vinculadas (Nota 30)	250	57.178
Total	250	57.178

(c) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 34 Otra Información.

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

	2014	2013
Cuentas a cobrar a partes vinculadas (Nota 13):		
–Asociadas	2.034	1.793
–Sociedad última	769	18.610
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	2.803	20.403
Cuentas a pagar a partes vinculadas (Nota 19):		
–Vinculadas	3.753	4.337
–Sociedad última	31.363	67.152
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	35.116	71.489

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra y venta de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad última que surgen por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal se incluyen, junto a los saldos por deducciones fiscales activadas, en Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (véase Nota 13). Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe “Acreedores con partes relacionadas” (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(e) Préstamos y derivados con partes vinculadas

	31 de diciembre de	
	2014	2013
No corriente		
Préstamo de Aena, S.A. con ENAIRE	9.468.910	10.307.217
Ajuste a saldo de la aportación no dineraria por cuentas en vía de apremio	-	65.055
Ajuste saldo de la aportación no dineraria	-	1.186
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(12.520)	(4.794)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	9.456.390	10.368.664
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad	1.636	4.323
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	9.458.026	10.372.987
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	1.055.128	952.233
Otros	(1.466)	(364)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	48.347	73.306
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	1.102.009	1.025.175
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	5.172	4.983
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	1.107.181	1.030.158
	10.565.207	11.403.145

Los valores razonables de los préstamos con la Sociedad (Entidad Pública Empresarial “ENAIRE”) se desglosan en la Nota 20.

Los préstamos y créditos están formalizados en un 52% (en 2013: 52%) aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,98% y 4,88% (en 2013 oscilan entre un 0,98% y 4,88%) anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 y 6 meses.

La exposición de los préstamos con la Sociedad a variaciones en los tipos de interés y a las fechas contractuales en que se revisan sus precios a las fechas de cierre de balance es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2014	2013
Deuda con ENAIRE atipo variable :		
Menos de 6 meses	5.036.011	5.459.354
Deuda con ENAIRE Tipo Fijo Revisable:		
Menos de 6 meses	1.371.938	312.227
6 meses a 1 año	1.161.418	2.840.439
1- 5 años	1.644.219	1.730.293
	9.213.586	10.342.313
Deuda con ENAIRE Tipo fijo	1.310.452	983.378
	10.524.038	11.325.651
Deuda con ENAIRE Intereses Devengados	48.347	73.306
Deuda con ENAIRE Comisiones	(13.986)	(5.158)
TOTAL	10.558.399	11.393.841

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.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.

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 "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos (véase Nota 3.1).

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 a 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2013 de la Sociedad.

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 9.468.910 miles de euros (2013: 10.307.217 miles de euros) de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. También recogía, al 31 de diciembre de 2013, 65.055 miles de euros por cuentas a cobrar que corresponden al Ente Público y que no se habían ajustado en el saldo de la aportación no dineraria. Asimismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 1.055.128 miles de euros (en 2013: 952.233 miles de euros) de préstamos a corto plazo a pagar al grupo

por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 48.347 miles de euros (2013: 73.306 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad última.

A continuación, se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" 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 ENAIRES 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 para el ejercicio 2015 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.

34 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados durante los ejercicios 2014 y 2013 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC) por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios de verificación se detallan a continuación:

Concepto	2014	2013
Servicios de auditoría	98	68
Otros servicios de verificación	20	-
Otros servicios	238	292
Total	356	360

No existen honorarios por otras sociedades de la red PwC.

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2014 y 2013 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2014	2013
Servicios de auditoría	270	-
Otros servicios de verificación	610	22
Otros servicios	-	347
Total	880	369

Retribución de la Alta Dirección y de los Administradores

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

Concepto	2014			2013		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.120	269	1.389	579	-	579
Dietas	94	245	339	17	97	114
Planes de pensiones	51	26	77	-	-	-
Primas de seguros	7	-	7	3	-	3
Total	1.272	540	1.812	599	97	696

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los periodos analizados no obedece a ningún incremento retributivo, sino que se corresponde únicamente con la adscripción organizativa de los componentes de la Alta Dirección del Grupo: 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. Por otro lado, se incluyen este año por primera vez las retribuciones de los Órganos de Administración de la Sociedad incorporada al grupo de consolidación durante 2014 (LLAH III), lo que ha supuesto un incremento de 819 miles de euros, cantidad estimada para el período transcurrido desde la toma de control por el grupo de dicha Sociedad.

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 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.

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.

35 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han producido hechos significativos posteriores a 31 de diciembre de 2014 y hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas, 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 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 Sociedad, 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.

- 3) En relación al contencioso expropiatorio derivado del Procedimiento Ordinario nº 66/2011 (ver Nota 23), se indica que:
 - a. Con fecha 15 de enero de 2015, se notificó a Aena 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 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 23, se estima necesario mantener la provisión dotada para estos casos (ver Nota 23).

- 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, Taron 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 CONSOLIDADO

2014

**“AENA, S.A.”
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**



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
 - 2.4 La Red aeroportuaria de Aena
 - 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 los ingresos
 - 3.3 Adecuación de las inversiones
 - 3.4 Estrategia Internacional
- 4. Análisis de resultados**
 - 4.1 Cuenta de resultados
 - 4.2 Balance consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo consolidado
 - 4.3 Descripción de los principales riesgos financieros
- 5. Áreas de negocio**
 - 5.1 Segmento aeropuertos
 - 5.2 Segmento fuera de terminal
 - 5.3 Segmento internacional
- 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. y Sociedades Dependientes
Informe de Gestión consolidado del ejercicio 2014

1. PRINCIPALES ASPECTOS CLAVE

- Fuerte crecimiento del tráfico (+4,5% vs. 2013) y consolidación de los resultados económicos con un crecimiento del EBITDA⁽¹⁾ del 16,5% respecto a 2013 hasta 1.875 millones de euros y un margen de EBITDA⁽¹⁾ que alcanza el 59,3%, siendo de los más altos del sector.
- Significativo aumento del flujo de caja⁽²⁾ hasta los 1.300 millones de euros lo que ha permitido reducir el endeudamiento de la Compañía, pasando de un ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA⁽³⁾ de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014.

Tráfico de pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> • El tráfico en 2014 alcanzó los 195,9 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 4,5% respecto a 2013. • La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantiene en un 70% y 30% respectivamente, con un crecimiento de los pasajeros internacionales del +5,7% y la recuperación del tráfico nacional (+2,0%). • Consolidación de la recuperación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con un crecimiento del tráfico del 5,3% respecto a 2013.
-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuenta de resultados	<ul style="list-style-type: none"> • Los ingresos totales en 2014 aumentaron hasta 3.165 millones de euros (+8,0% respecto 2013), de los cuales el 25,7% corresponden a ingresos comerciales tanto dentro como fuera de terminal. • Fuerte crecimiento de los ingresos comerciales totales tanto dentro como fuera de terminal (crecimiento conjunto del 15,2% respecto a 2013) debido a los nuevos contratos y a la puesta en marcha de medidas comerciales. • El EBITDA⁽¹⁾ en 2014 ha sido de 1.875 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 16,5% respecto de 2013, y el margen de EBITDA⁽¹⁾ alcanza el 59,3% debido a las medidas de eficiencia en costes implementadas durante los últimos tres años. • El EBITDA⁽¹⁾ de los aeropuertos con EBITDA⁽¹⁾ negativo se ha reducido de 51 millones de euros en 2013 a 42 millones de euros en 2014. • El Beneficio neto de 479 millones de euros (-19,8%) está impactado por extraordinarios⁽⁴⁾ (expropiaciones en 2014 y activación de deducciones en 2013). El beneficio neto comparable asciende a 595 millones de euros en 2014, un +70% respecto a 2013 (+245 millones de euros).
-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Disciplina financiera	<ul style="list-style-type: none"> • Significativo incremento del flujo de caja⁽²⁾ hasta los 1.300 millones de euros frente a los 846 millones en 2013. <ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la deuda financiera neta⁽⁵⁾ contable hasta los 10.733 millones de euros (incluyendo la consolidación de la deuda financiera neta de Luton por importe de 344 millones de euros) frente a los 11.394 millones de euros en 2013. - Reducción del apalancamiento, pasando de un ratio de Deuda Financiera a EBITDA⁽³⁾ de 6,9x en 2013 a 5,6x en 2014. • La inversión pagada en 2014 ascendió a 316 millones de euros (incluyendo 8,3 millones de euros en Luton), existiendo en los aeropuertos la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico. El nuevo marco regulatorio limita el volumen de inversión anual a 450 millones de euros.
------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(1) EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión PSDV.

(2) Flujo de caja calculado como EBITDA ajustado – CAPEX – Pago de intereses.

(3) Ratio Deuda financiera neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de la deuda suscritos con las entidades financieras con fecha 29 de julio de 2014.

(4) Dotación de intereses de demora de expropiaciones (117 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014 y deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246 millones de euros) en impuesto del 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad.

(5) Calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo menos cash pooling.

1.1 Principales aspectos destacados

Aena es el primer operador del mundo por volumen de pasajeros, alcanzando al cierre de año 2014 un total de 195,9 millones de pasajeros (+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 (5º puesto en el ranking según Airports Council International "ACI") y Barcelona (9º 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. Adicionalmente, Aena junto con otras empresas concesionarias gestiona aeropuertos fuera de España, materializándose su presencia internacional en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1 en el Reino Unido).

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 España 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, 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 Suárez Madrid-Barajas, que tras los descensos registrados desde 2011, ha experimentado un crecimiento en el 2014 del 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 totales de las actividades comerciales (+15,2% en el período), tanto dentro como fuera de terminal. 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.

En el ámbito internacional, con fecha 16 de octubre de 2014, Aena a través de Aena Internacional ejerció la opción de compra que tenía sobre el 11% del capital de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III" o "Luton"), la sociedad cabecera de la compañía que gestiona el aeropuerto de Luton (4º aeropuerto de Londres), pasando a ostentar un 51% de dicha sociedad.

Uno de los pilares fundamentales, que junto con el incremento del volumen de ingresos tanto aeronáuticos como comerciales han permitido 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 comparable (ex Luton) se ha reducido en 70,3 en millones de euros, resultado de las medidas de reestructuración iniciadas en 2012, incluyendo un plan de desvinculaciones voluntarias de personal.

Entre estas medidas, cabe resaltar también la implantación del Plan de Eficiencia Aeroportuaria, que ha conllevado la implantación de medidas de eficiencia de servicios, operativas y de carácter laboral en todos los aeropuertos, con especial relevancia en los de menor volumen de tráfico. En este sentido, el EBITDA de los aeropuertos con EBITDA⁽¹⁾ negativo ha pasado de 51 millones de euros en 2013 a 42 millones de euros en 2014.

⁽¹⁾ EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV.

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 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. En el año 2014 la inversión anual ascendió a 316 millones de euros frente a los 492 millones de euros en el año 2013.

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 1.875 millones de euros al cierre de 2014, lo que supone un crecimiento del 16,5% frente a 2013 y supone alcanzar un margen de EBITDA⁽¹⁾ del 59% que es de los más altos del sector.

A su vez, Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 672,4 millones de euros en 2014 frente a 497,5 millones de euros en 2013, mientras que el beneficio neto asciende a 478,7 millones de euros en 2014, un 19,8% inferior al registrado en el año anterior (596,7 millones de euros). La caída en el beneficio neto se debe, por un lado, a la dotación de intereses de demora de expropiaciones (117 millones de euros después de impuestos) realizada en 2014, y por otro a las deducciones por inversiones activadas y aplicadas (246 millones de euros) del impuesto en 2013 al ser el primer año de entrada en rentabilidad. Sin tales efectos, el resultado neto comparable (595 millones de euros) hubiese experimentado un crecimiento de aproximadamente 245 millones de euros.

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en la generación de caja de la Compañía (1.300 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.

⁽¹⁾ EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV.

2. ENTORNO MACROECONÓMICO Y DATOS DE ACTIVIDAD

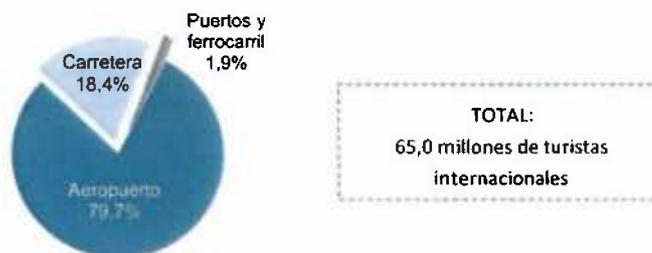
2.1 Situación macroeconómica y del sector

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.

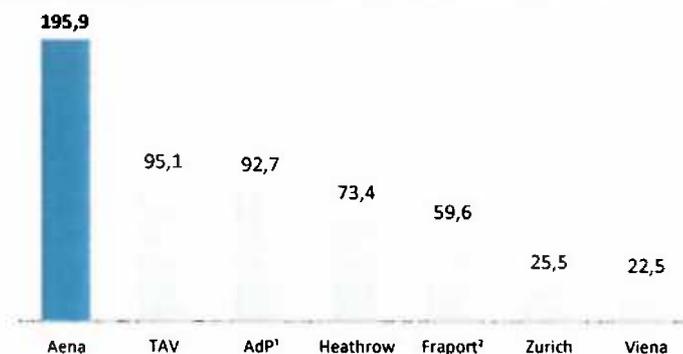


Fuente: Datos Turespaña. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Diciembre 2014

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 París

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	París-Orly	28,9

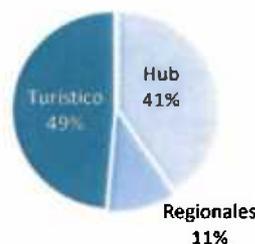
Fuente: Datos publicados por las compañías

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 Sabadell)	7	0,02
TOTAL	46 aeropuertos + 2 helipuertos	195,9

Nota: Las referencias en este documento a los datos de tráfico de Aena deben entenderse referidas a los datos del cierre preliminar a la fecha de publicación del presente documento.

Presencia internacional

Aena también disfruta de una gran proyección fuera de España, como lo refleja la presencia en 15 aeropuertos internacionales a través de las participaciones de la filial Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los aeropuertos participados registraron en el año 2014 un tráfico de pasajeros conjunto de 43,5 millones, un 6,6% superior al de 2013.

Tráfico de pasajeros total 2014 en los aeropuertos participados

(Millones de pasajeros)	2013	2014	% Variación	% participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	23,2	24,7	6,7%	5,8%
Luton	9,7	10,5	8,1%	51,0%
Aerocali (Cali)	4,5	4,9	7,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias)	3,4	3,4	1,3%	37,9%
TOTAL	40,8	43,5	6,6%	---

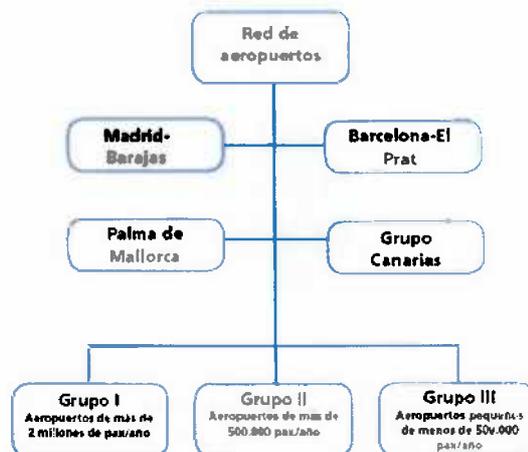
Fuente: Datos de las compañías

Nota: Salvo que se indique de otra manera, las referencias en este documento a "los aeropuertos de Aena", "la red aeroportuaria de Aena", o indicaciones similares deben entenderse referidas a los aeropuertos y helipuertos situados en España únicamente, no incluyendo por tanto las magnitudes de los aeropuertos participados indicados en la tabla anterior.

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:

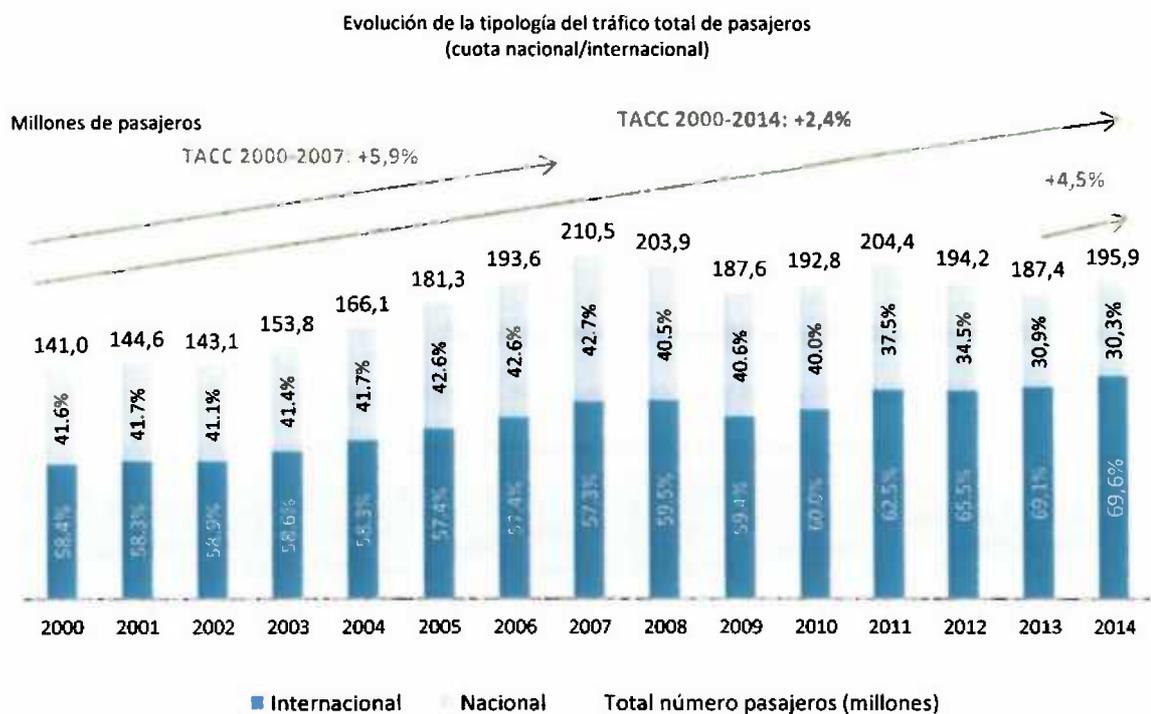
- Bases aéreas abiertas al tráfico civil: Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete.

- 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.



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		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2013	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			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2014/2013	Cuota s/Total	Miles	Variación 2014/2013	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2014/2013	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 Suárez 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; (iii) adecuación de las inversiones; y finalmente, (iv) desarrollo de una nueva estrategia internacional.

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 70,3 millones de euros en los gastos operativos (ex Luton) de 2014 respecto a 2013, lo que supone una disminución del 5,3%.

Evolución de los gastos corrientes				
(Millones de euros)	2013	2014	Variación	% Var
Aprovisionamientos	196,1	180,4	-15,7	-8,0%
Gastos de personal ⁽¹⁾	339,9	349,7	+9,8	+2,9%
Otros gastos de explotación	796,4	761,0	-35,3	-4,4%
Total gastos corrientes	1.332,4	1.291,2	-41,2	-3,1%
Total gastos corrientes (ex Luton)	1.332,4	1.262,1	-70,3	-5,3%

⁽¹⁾ Excluida la provisión Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-5,6 millones de euros en 2013 y -1,2 millones de euros en 2014)

La finalización del proceso de liberalización del servicio de control de tránsito en 12 aeropuertos, ha generado la mayor parte del ahorro producido en el capítulo de aprovisionamientos, siendo el ahorro total de 15,7 millones de euros (-8,0%) respecto al 2013.

En los gastos de personal (excluida la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria), la variación interanual del +2,9%, 9,8 millones de euros, se atribuye a la incorporación del gasto del aeropuerto de Luton. Excluyendo ambos efectos, los gastos de personal hubiesen disminuido un 0,5% (1,6 millones de euros).

Otros gastos de explotación ha disminuido un 4,4% (35,3 millones de euros). La reducción en esta partida, a pesar de la consolidación de Luton que aporta un incremento de 17,6 millones de euros, es consecuencia por un lado, de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de 2012 y 2013, y por otro lado, de menores provisiones en 2014 para riesgos (-18,7 millones de euros) y la reversión de provisiones para insolvencias (-13,8 millones de euros).

Plan de Eficiencia de los Aeropuertos del Grupo III

Entre las principales medidas de reducción de gastos operativos en el Grupo III de Aeropuertos destaca el Plan de Eficiencia Aeroportuaria, que ha conllevado la implantación de medidas de eficiencia de servicios, operativas y de carácter laboral, con el objetivo de disminuir las pérdidas que de forma reiterada se producían en los aeropuertos de menor volumen de tráfico, y por tanto, garantizar su viabilidad. Los tres ejes en los que se ha actuado han sido los siguientes:

- Adaptación del horario operativo a la demanda de los aeropuertos, ajustándose los nuevos horarios a los horarios en los que se centraban la mayor parte de las actividades de las compañías aéreas y usuarios de los mismos.
- Adaptación de las plantillas en los aeropuertos a las necesidades de los nuevos horarios operativos establecidos.
- Reducción de otros gastos de explotación mediante bajada de gastos por reducción de consumos, ajuste de alcance de expedientes, etc.

Tras la implantación de dicho Plan de Eficiencia, el resultado económico al final del año 2013 experimentó una importante mejora con respecto a años anteriores que se ha extendido en 2014, pasando el EBITDA de todos los aeropuertos con EBITDA ajustado negativo de 55 millones de euros en 2013 a 42 millones 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 789,9 millones de euros, un incremento de +13,0% 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 (+32,0% 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.

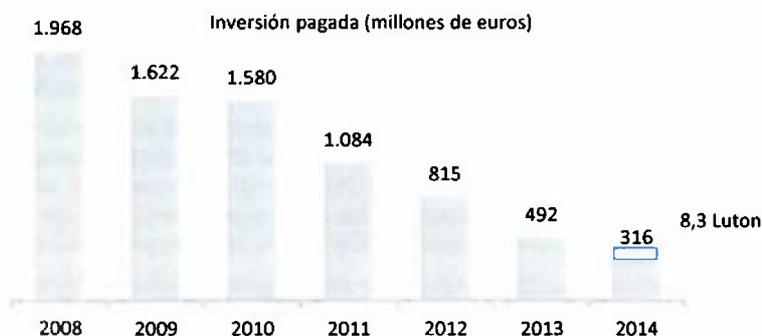
3.2.2 Marco legal vigente de tarifas aeroportuarias

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 316,1 millones de euros (esta cifra incluye 8,3 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton).



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.

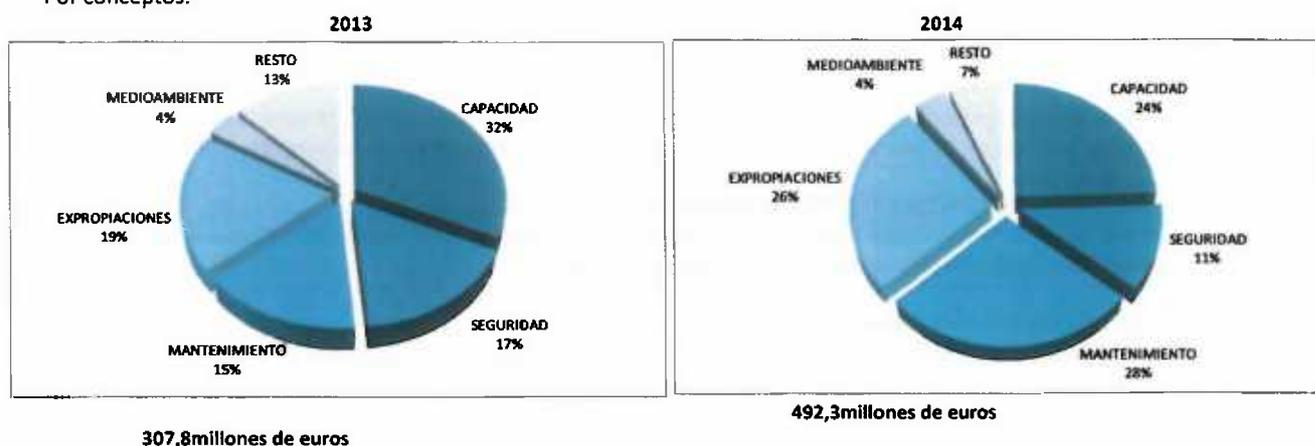
3.3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

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:



- 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.

3.4 Estrategia Internacional

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional, S.A., cuenta con una larga trayectoria de inversión en activos aeroportuarios en mercados internacionales que se remonta al año 1997. Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena elevó su participación en Luton al ejercitar la opción de compra del 11% del capital de London Luton Airport Holding III. Como consecuencia de esta operación, Aena ha adquirido el control de LLAH III (51% participación).

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Cuenta de resultados

(Miles de euros)	2013	2014 ⁽¹⁾	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.876.762	3.076.044	199.282	6,9%
Otros ingresos de Explotación	54.883	88.958	34.075	62,1%
Total Ingresos	2.931.645	3.165.002	233.357	8,0%
Aprovisionamientos	(196.135)	(180.401)	-15.734	-8,0%
Gastos de personal	(334.338)	(348.511)	14.173	4,2%
Otros gastos de explotación	(796.365)	(761.029)	-35.336	-4,4%
Amortización del inmovilizado	(817.732)	(814.850)	-2.882	-0,4%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(56.062)	(9.927)	-46.135	-82,3%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	10.775	1.527	9.248	85,8%
Total Gastos	(2.189.857)	(2.113.191)	-76.666	3,5%
EBITDA	1.559.520	1.866.661	307.141	19,7%
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	5.559	1.230	4.329	77,9%
Deterioros y bajas de inmovilizado	(56.062)	(9.927)	-46.135	-82,3%
EBITDA Ajustado	1.610.023	1.875.358	265.335	16,5%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	741.788	1.051.811	310.023	41,8%
Gastos e Ingresos Financieros	(235.269)	(199.968)	35.302	15,0%
Gastos por intereses de expropiaciones	(13.776)	(191.119)	-177.344	-
RESULTADO FINANCIERO	(249.045)	(391.087)	-142.042	-57,0%
Participación en el resultado de asociadas	4.718	11.716	6.998	148,3%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	497.461	672.440	174.979	35,2%
Impuesto sobre ganancias	99.194	(196.743)	-295.937	-298,3%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	596.655	475.697	-120.958	-20,3%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	0	(2.921)	2.921	100,0%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE AL ACCIONISTA DE LA DOMINANTE	596.655	478.618	-118.037	-19,8%

⁽¹⁾ Incluye la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control.

Los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.165 millones de euros en 2014, un 8,0% respecto al ejercicio 2013. Los ingresos provenientes del área comercial (tanto fuera como dentro de terminal) suponen un 25,7% del total en 2014, habiendo incrementado su peso porcentual desde el 24,1% que representaron en 2013.

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.076 millones de euros en 2014, un 6,9% respecto al ejercicio 2013. El incremento de 199,3 millones de euros se debe fundamentalmente a:

- El impacto positivo que han tenido sobre los ingresos aeroportuarios (un incremento en el ingreso ordinario aeronáutico de 70,2 millones de euros que representan un crecimiento del +3,2%) por un lado, la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del 2,3% y de los pasajeros del 4,5%, y por otro, en menor medida, el incremento de la tarifa del 0,9% y la nueva tarifa de meteorología aplicada desde el mes de marzo de 2014. Esta variación positiva de los ingresos, se ha visto minorada por las medidas de incentivación del tráfico aprobadas que se han devengado en el período, principalmente la de crecimiento de pasajeros tanto en rutas como en aeropuertos, cuyo efecto ha sido de 23,8 millones de euros, y que se espera que tengan un impacto positivo a medio plazo. Asimismo, el incremento de la bonificación de la tarifa de pasajero en conexión (del 20% en 2013 al 30% en 2014) ha supuesto menores ingresos por valor de 16,1 millones de euros.
- El efecto en los ingresos comerciales de los nuevos contratos a largo plazo (destacando el contrato de World Duty Free Group), la ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial, y el diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos, han impulsado el crecimiento de los ingresos comerciales procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales en 91 millones de euros (+13,0%).

- La compra del 11% del aeropuerto de Luton situando la participación de Aena en un 51%, ha supuesto, junto con otros factores, una mejora de los ingresos del negocio internacional de 37,9 millones de euros.

Otros ingresos de explotación aumentaron 34,1 millones de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2013 (un 62,1%), debido principalmente a los mayores ingresos por la reversión de las provisiones registradas en 2014 por riesgos de sentencias pendientes e impuestos que han resultado favorables respecto al ejercicio 2013 (27,6 millones de euros), y por el incremento en la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero (6,5 millones de euros) de Fondos FEDER. En 2014 los cobros correspondientes dichas subvenciones ascendieron a 78,9 millones de euros, frente a 16,1 millones de euros en 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% que representa un ahorro de 15,7 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**, la variación interanual del 4,2% (14,2 millones de euros) se debe a la consolidación del aeropuerto de Luton, que ha supuesto un incremento de 11,4 millones de euros. Excluyendo su efecto y la variación de la provisión del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias, los gastos de personal habrían disminuido en un 0,5% (1,6 millones de euros).
- **Otros gastos de explotación** es el capítulo de gastos en el que se ha producido la reducción más significativa, un 4,4% (35,3 millones de euros) hasta los 761 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 periodo del año anterior de -13,8 millones de euros, y una menor dotación por riesgos por sentencias de -18,7 millones de euros. Por otro lado, en sentido contrario se ha registrado un mayor gasto por la incorporación de Luton a la actividad de la Sociedad (17,6 millones de euros).
Entre las medidas que han permitido racionalizar y optimizar los costes, caben destacar las implantadas en los siguientes servicios: mantenimiento, filtros de seguridad, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, consumo de energía, asistencias técnicas, y en otros conceptos de gastos (comunicaciones, material de oficina, etc.).
- La **amortización** del inmovilizado ha ascendido a 814,8 millones de euros y se ha reducido respecto al 2013 en 2,9 millones de euros (-0,4%). Si se excluye la amortización del segmento internacional que aumenta debido al gasto incurrido por Luton (13 millones de euros) la amortización se hubiese reducido en 15,9 millones de euros (-1,9%) debido a la finalización de la vida útil de algunos activos, al cambio de vida útil de las pasarelas (de 12 a 22 años) y al descenso del volumen de inversión que no supone incrementos interanuales del gasto.
- 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 1.559,5 millones de euros en 2013 a 1.866,7 millones de euros en 2014, lo que supone un incremento del 19,7%. En 2014, incluye 9,4 millones de euros por la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control.

El **EBITDA ajustado** ha alcanzado los 1.875,4 millones de euros (+16,5%, +265,3 millones de euros), lo que implica un margen del 59,3%, lo que sitúa a la compañía en un nivel de márgenes de los más altos del sector.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** ha ascendido a 391,1 millones de euros, un aumento del gasto del 57% respecto al 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). Además, se ha registrado en este epígrafe la plusvalía (14,6 millones de euros incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión) generada por la valoración a valor razonable de la participación del 40% de Luton preexistente. Excluyendo estos efectos, el resultado financiero se minoraría en 20,7 millones de euros frente a 2013 (-9%), dados los niveles de deuda del periodo.

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas participadas** se ha incrementado en 7 millones de euros debido a la mejora de los resultados de AMP (2,2 millones de euros) y de Aerocali (1,1 millones de euros). La adquisición de una mayor participación en ésta última (que ha pasado del 33% al 50% el día 29 de mayo de 2014) también ha contribuido a dicho aumento. La comparativa con 2013 se ve afectada porque Luton ha pasado a consolidarse en 2014 por integración global frente al período anterior en el que se integró por puesta en equivalencia (-3,4 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 196,7 millones de euros en 2014, un aumento del gasto de 296 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 (antes de minoritarios)** ha alcanzado 475,7 millones de euros.

El resultado neto de Luton consolidado asciende a -5,9 millones de euros, correspondiendo a socios minoritarios el 49%, -2,9 millones de euros, lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante** de 478,6 millones de euros, 118 millones de euros inferior al alcanzado en 2013. La reducción en el beneficio neto se debe al efecto de (i) 246,3 millones de euros correspondientes a deducciones fiscales aplicadas en el ejercicio 2013, y (ii) 116,9 millones de euros por los intereses de demora de los tres procedimientos relativos a las diferencias de justiprecio de las expropiaciones de terrenos para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Sin tales efectos, el beneficio neto comparable ascendería a 595,5 millones de euros, lo que supondría una mejora de 245,1 millones de euros.

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

Activo neto y estructura de capital

Resumen de estado de situación financiero consolidado

Miles de euros	2013	2014	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	15.822.785	16.614.214	791.429	5,0%
Activo corriente	622.553	802.721	180.168	28,9%
Total activo	16.445.338	17.416.935	971.597	5,9%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	3.039.127	3.578.304	539.177	17,7%
Pasivo no corriente	11.494.909	11.982.178	487.269	4,2%
Pasivo corriente	1.911.302	1.856.453	-54.849	-2,9%
Total patrimonio neto y pasivo	16.445.338	17.416.935	971.597	5,9%

Los importes totales de Activo y Pasivo del Grupo Aena se han visto influenciados en 2014 por la toma de control de la participada LLAH III, lo cual ha supuesto la consolidación por integración global de sus activos y pasivos, una vez realizadas las eliminaciones pertinentes en cada caso.

Así, en lo relativo al Activo no corriente, el incremento de 791,4 millones de euros es en gran parte explicado por la incorporación al balance consolidado del grupo de 703,4 millones de euros procedentes de LLAH III, la mayoría de los cuales corresponden a 543,9 millones de euros de Activos intangibles de LLAH III, que incluyen la concesión administrativa del aeropuerto de London Luton y contratos con las aerolíneas.

Por lo que respecta al resto del inmovilizado no financiero del grupo, el importe de 1.047,4 millones de euros de las altas de terrenos, ha sido prácticamente compensado por el importe de las dotaciones a la amortización (814,9 millones de euros) y de las bajas de inmovilizado. El importe de las altas (886 millones de euros) recoge de la dotación a la provisión de 758 millones de euros por tres procedimientos expropiatorios del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas.

A su vez, el aumento del activo corriente procede de la incorporación de 45,6 millones de euros de diversos activos corrientes de LLAH III después de eliminaciones por consolidación, así como de la mejora de generación de caja de la Compañía y del menor nivel de inversiones, que se ve reflejado en el aumento de 277,9 millones de euros del saldo del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo" (de los cuales 15,9 millones de euros corresponden a Tesorería de LLAH III). En sentido opuesto, han influido la aplicación de créditos impositivos por deducciones del Impuesto de Sociedades por importe de 98,8 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 -1.288,7 millones de euros en 2013 hasta -1.053,7 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 (478,6 millones de euros). Así mismo, como consecuencia de la toma de control de LLAH III con el 51% de las acciones, surgen unos intereses minoritarios por el 49% restante, cuya valoración al cierre era de 62,1 millones de euros.

El Pasivo no corriente ha aumentado, por un lado, como consecuencia de la integración de 514,0 millones de euros de LLAH III después de eliminaciones por consolidación. Por otro lado, las Provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se han incrementado en 872,4 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, aun cuando se hayan incorporado 46,3 millones de euros de pasivos corrientes de LLAH III.

La deuda financiera neta contable de Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2014 a 10.733 millones de euros (incluyendo 344 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 11.394 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 / EBITDA²	6,9x	5,6x

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

² Ratio Deuda Financiera Neto / 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

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 31 de diciembre de 2014 (10.733 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (10.382 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (incluida la de LLAH III), las fianzas a corto plazo y los instrumentos financieros derivados.

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 las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	2013	2014	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.196.912	1.346.229	149.317	12,5%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-550.219	-280.864	269.355	-49,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-642.526	-787.437	-144.911	22,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	8.210	12.377	4.167	50,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	12.377	290.305	277.928	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 (13,9%), hasta 1.839,0 millones de euros, desde los 1.615,2 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 1.866,7 millones de euros al cierre de 2014, frente a los 1.559,5 millones de euros de 2013.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en 2014 hasta los 1.346,2 millones de euros, desde los 1.196,9 millones de euros del ejercicio 2013, como consecuencia de lo anterior además, 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 280,9 millones de euros, frente a los 550,2 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.

Adicionalmente, en cuanto a las inversiones financieras, se refleja la inversión en LLAH III por importe de 78,5 millones de euros (parcialmente compensada por los 33,5 millones de euros de la tesorería de dicha sociedad) y la inversión adicional en Aerocali por importe de 2,0 millones de euros. Por último, en 2014 se refleja el cobro del saldo deudor del cash-pooling que mantenía la Compañía con Enaire a 31 de diciembre de 2013 por un importe de 67,8 millones de euros, junto con cobros de ADI por dividendos de sus participadas por importe de 10,7 millones de euros y otros cobros menores.

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.

Los dividendos pagados por importe de 6,5 millones de euros corresponden a los dividendos pagados por LLAH III a los minoritarios.

4.3. Descripción de los principales riesgos financieros

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los

efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En casos muy limitados, el Grupo 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 Aeropuertos S.A. (véase Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9% de la Deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato 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 está expuesta a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

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

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional, S.A. sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

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

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

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

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de interés que son transferidas a la Sociedad, según se describe en la Nota 12. El 95,23% del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad 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 cambiado 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: 10.786 miles de euros mayor y 10.786 miles de euros menor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea establece un sistema de actualización de tarifas que

protege a Aena, 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.

En lo relativo a la Deuda correspondiente a la participada LLAH III, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir, considerándose por parte de los Administradores del Grupo en base a este análisis que las variaciones que eventualmente se pudieran poner de manifiesto en éstos no supondrían un efecto significativo en el "Patrimonio neto" de la Sociedad, teniendo en cuenta que dicha participada tiene contratadas operaciones de cobertura de interés.

b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

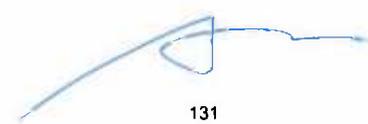
c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a periodos 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 al 31 de diciembre de 2014 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 1.053.732 miles de euros (2013: 1.288.749 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio después de impuestos de 478.618 miles de euros (2013: 596.655 miles de euros de beneficio 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.

Al 31 de diciembre de 2014 la Sociedad no dispone de ninguna línea de crédito. La participada LLAH III dispone de 58,5 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los pasivos financieros vinculados al Grupo y los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE, agrupados según fechas de vencimiento, considerando el periodo restante desde la fecha de balance hasta su fecha de vencimiento contractual. Los pasivos financieros con instrumentos derivados se incluyen en el análisis si sus vencimientos contractuales son esenciales para la comprensión del calendario de los flujos de efectivo.



Al 31 de diciembre 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Siguiente:	Total
Préstamo con ENAIRE	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	10.524.038
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	48.347	-	-	-	-	-	48.347
Préstamos con entidades de crédito	8.956	334	333	281.114	-	-	290.737
Pasivos por arrendamientos financieros	2.334	2.547	2.012	2.050	2.090	18.605	29.638
Préstamos con accionistas LLAH III	-	-	-	-	-	58.976	58.976
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	455	-	-	-	-	-	455
Otros pasivos financieros	37.664	1.579	4.307	2.263	5.157	34.486	85.456
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	310.530	-	-	-	-	-	310.530
Intereses Deuda Aena, SA (*)	191.619	170.601	150.400	135.149	120.989	603.118	1.371.876
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.645	12.437	13.141	13.875	-	-	51.099
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.948	4.948	4.948	4.948	4.948	19.791	44.531

Al 31 de diciembre 2013	2014	2015	2016	2017	2018	Siguientes	Total
Préstamo con la Sociedad última	1.018.474	1.048.536	1.133.767	811.375	733.260	6.580.279	11.325.691
Otras deudas con la Sociedad última	73.306	-	-	-	-	-	73.306
Préstamos con entidades de crédito	2.701	334	333	333	-	-	3.701
Pasivos por arrendamientos financieros	516	545	572	-	-	-	1.633
Otros pasivos financieros	71.431	-	-	-	-	3.257	74.688
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	398.729	-	-	-	-	-	398.729
Intereses (*)	231.334	191.606	170.580	150.371	135.116	723.912	1.602.919

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero- diciembre de 2014.

5 ÁREAS DE NEGOCIO

A continuación se muestra la cuenta de resultados de Aena correspondiente a 31 de diciembre 2014 desglosada por áreas de negocio.

(Miles de euros)	Aeropuertos		Servicios fuera	Internacional ⁽¹⁾	Ajustes de consolidación	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial	de terminal			
Ingresos ordinarios	2.241.536	629.418	160.528	46.027	(1.465)	3.076.044
Otros ingresos de explotación	63.287	13.238	11.803	630	0	88.958
Total Ingresos	2.304.823	642.656	172.331	46.657	(1.465)	3.165.002
Aprovisionamientos	(181.862)	0	0	0	1.461	(180.401)
Personal	(297.954)	(26.264)	(11.048)	(13.245)	0	(348.511)
Otros gastos de explotación	(602.185)	(83.187)	(55.209)	(20.452)	4	(761.029)
Amortizaciones	(684.571)	(67.071)	(49.640)	(13.568)	0	(814.851)
Deterioros, bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	0	0	(9.927)
Otros resultados	(670)	166	2.031	0	0	1.527
Total gastos	(1.769.658)	(176.943)	(120.790)	(47.265)	1.465	(2.113.191)
EBITDA	1.219.736	532.784	101.180	12.960	0	1.866.662
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.108	88	35	0	0	1.230
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.416)	(587)	(6.924)	0	0	(9.927)
EBITDA ajustado⁽²⁾	1.221.044	533.283	108.070	12.960	0	1.875.358
Resultado de explotación	535.164	465.713	51.541	(608)	0	1.051.811
Resultado financiero	(359.471)	(15.949)	(25.400)	9.733	0	(391.087)
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	11.716	0	11.716
Resultado antes de impuestos	175.693	449.764	26.141	20.841	0	672.440

⁽¹⁾ Incluye la consolidación de Luton desde la fecha de toma de control (51%)

⁽²⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

La principal actividad del segmento de aeropuertos a nivel de EBITDA ajustado es el negocio aeroportuario, que representa el 65,1 % del total de EBITDA de Aena; la actividad comercial contribuye con un 28,4 % y el segmento de servicio fuera de terminal aporta un 5,8 %. El negocio internacional, tras la compra de Luton, supone el 0,7 %.

5.1 Segmento aeropuertos

5.1.1 Actividad aeronáutica

A continuación, se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad aeronáutica.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.171.357	2.241.536	70.179	3,2%
Otros ingresos de explotación	46.160	63.287	17.127	37,1%
Total Ingresos	2.217.517	2.304.823	87.306	3,9%
Total gastos (incluye amortización)	(1.849.845)	(1.769.658)	-80.187	-4,3%
EBITDA	1.067.541	1.219.736	152.195	14,3%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	1.102.198	1.221.044	118.846	10,8%
Resultado de explotación	367.672	535.164	167.492	45,6%
Resultado financiero	(220.289)	(359.471)	139.182	63,2%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	0,0%
Resultado antes de impuestos	147.383	175.693	28.310	19,2%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.304,8 millones de euros en 2014, + 3,9% respecto a 2013. Los ingresos ordinarios alcanzaron los 2.241,5 millones de euros, con un incremento respecto al mismo período de 2013 del 3,2%. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en 2014.

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.769,6 millones de euros, un 4,3% inferiores a los registrados en el período de 2013. Esta reducción ha sido posible por las medidas de ahorro implantadas en los últimos ejercicios y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización.

Los anteriores efectos han permitido: mejorar el EBITDA ajustado en un 10,8% y alcanzar un resultado de explotación positivo de 535,2 millones de euros (+45,6%).

Por su parte, el resultado antes de impuestos de 2014 se ha situado en 175,7 millones de euros, un aumento del 19,2% respecto del año anterior. La dotación de la provisión por intereses de demora de expropiaciones de terrenos por procedimientos judiciales relacionados con la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha supuesto un gasto financiero muy superior al del ejercicio 2013, hecho que ha influido negativamente en la buena evolución del resultado del segmento.

5.1.2 Actividad comercial

Aena tiene como uno de sus objetivos primordiales la optimización de los ingresos comerciales, derivados de las distintas líneas de negocio presentes en los aeropuertos, así como la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios.

A continuación se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad comercial.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	552.789	629.418	76.629	13,9%
Otros ingresos de explotación	5.016	13.238	8.222	163,9%
Total Ingresos	557.805	642.656	84.851	15,2%
Total gastos (incluye amortización)	(199.339)	(176.943)	-22.396	-11,2%
EBITDA	424.398	532.784	108.386	25,5%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	429.657	533.283	103.626	24,1%
Resultado de explotación	358.466	465.713	107.247	29,9%
Resultado financiero	(15.897)	(15.949)	-52	-0,3%
Participación en el resultado de asociadas	(539)	0	539	100,0%
Resultado antes de impuestos	342.030	449.764	107.734	31,5%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En 2014, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +15,2% respecto a 2013, hasta los 642,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 629,4 millones de euros (un 20,5% del total de los ingresos ordinarios) habiéndose incrementado un 13,9% respecto al mismo periodo de 2013 (552,8 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).

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial (dentro del terminal) se muestra a continuación:

Servicios Comerciales <i>(Miles de euros)</i>	2013	2014	Variación	% Variación
Arrendamientos	30.015	26.917	-3.099	-10,3%
Tiendas	72.929	69.919	-3.010	-4,1%
Tiendas Duty Free	140.925	186.054	45.129	32,0%
Restauración	92.417	112.892	20.476	22,2%
Rent a car	98.529	100.355	1.826	1,9%
Publicidad	25.904	27.610	1.706	6,6%
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	92.070	105.671	13.601	14,8%
Ingresos ordinarios comerciales	552.789	629.418	76.630	13,9%

⁽¹⁾ Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

Como en el caso de la actividad aeronáutica, la política restrictiva del gasto también ha tenido su reflejo en esta actividad, generando un ahorro frente a al 2013 de 22,4 millones de euros, un -11,2%.

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han dado lugar a un EBITDA ajustado de 533,2 millones de euros, un 24,1 % mejor que el 2013.

El resultado financiero ha mejorado frente a 2013 debido al menor nivel de deuda media y la variación por Participación en el resultado de asociadas corresponde a la puesta en equivalencia del resultado de la participación en RAESA (Sociedad en proceso de liquidación cuyo resultado en 2013 fue negativo).

Estos resultados han contribuido a la mejora del resultado antes de impuestos que ha crecido un 31,5%, situándose en 449,8 millones de euros.

Alcanzar estas cifras ha sido posible gracias a la continuación en el impulso dado a diversas estrategias puestas en marcha durante 2013, con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

Tiendas Libres de Impuestos

La actividad de las tiendas libres de Impuestos ha representado 2014 un 29,6% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, con un incremento del 32,0% frente al mismo periodo de 2013.

Aena cuenta con más de 75 tiendas Duty Free en 26 aeropuertos. Prácticamente la mitad de los puntos de venta se concentran en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat, sumando 35 tiendas. Las tiendas Duty Free, con más de 20 tiendas de paso obligatorio (Walkthrough Shops), ofrecen productos que se engloban en las categorías claves de este sector del Duty Free: bebidas alcohólicas, tabaco, perfumería y cosmética, alimentación y otros.

Para favorecer la compra y experiencia de los pasajeros, se realizaron remodelaciones de las zonas comerciales de diversos aeropuertos con objeto de transformar 20 de las principales tiendas de estas características en "tiendas pasantes".

Tiendas

Esta línea de negocio representó en 2014 un 11,1% de los ingresos de la actividad comercial, y su descenso del 4,1% frente al mismo período de 2013 se debe fundamentalmente a la reclasificación contable de los ingresos de los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife-Sur, dado que parte de la línea de negocio de tiendas pasan a formar parte de la línea de negocio de Duty Free, dejándose de reflejar contablemente en el epígrafe de tiendas.

Restauración

Los servicios de restauración durante 2014 representaron un 17,9% de los ingresos de la actividad comercial, con una variación positiva del 22,2% frente a 2013.

Aena cuenta con más de 300 establecimientos de restauración (principalmente bares, cafeterías y restaurantes). Al igual que en el resto del área comercial, se están reformando y mejorando las zonas de restauración con la incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio. Las principales actuaciones han sido:

- Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas: renovación de oferta comercial, con la incorporación paulatina de la nueva oferta hasta totalizar más de 40 establecimientos adjudicados en 2013 a la empresa Áreas, S.A. con presencia de marcas como McDonald's, Kirei Kabuki (el primero en nuestra red), Subway, Rodilla, Burger King, Paul, Mas Q Menos, Starbucks, etc.
- Aeropuerto de Lanzarote: rediseño completo de todos los puntos de restauración y mejora de la renta variable (del 22,6% del contrato anterior, al 33%).
- Asimismo, son destacables las renegociaciones y mejora de la oferta de restauración en Palma de Mallorca, con un incremento de las rentas variables percibidas, así como los nuevos desarrollos en el exterior de los terminales de Ibiza, Barcelona-El Prat y Alicante-Elche.

Alquiler de vehículos

El servicio de alquiler de vehículos, que representó en 2014 el 15,9% de los ingresos ordinarios comerciales, muestra un crecimiento de ingresos del 1,9%, principalmente por efecto del incremento en la llegada de pasajeros internacionales y por la incorporación de segundas marcas por parte de los principales arrendatarios (Avis, Hertz, Europcar, Atesa y Gold Car).

Publicidad

En enero de 2013 se adjudicó el concurso para esta actividad en cuatro lotes de aeropuertos, iniciándose su actividad. Esta actividad representó durante 2014 el 4,4% de los ingresos de la actividad comercial, con un aumento del 6,6%. A pesar de la coyuntura desfavorable del sector, estos ingresos se han mantenido prácticamente estables por las rentas mínimas garantizadas anuales.

Resto de ingresos comerciales

El resto de ingresos comerciales, que provienen de las actividades de Salas VIP, Centros de Negocio, servicios bancarios, agencias de viajes, máquinas vendedoras, suministros comerciales, y filmaciones y grabaciones, ha registrado un crecimiento en 2014 del 14,8% respecto al año anterior.

En cuanto a los ingresos por Salas VIP, la evolución positiva que viene presentando se debe principalmente a la nueva estrategia de precios, así como las acciones comerciales, con nuevos canales de distribución y acciones de marketing que están derivando en un incremento en el número de usuarios, que en 2014 aumentaron un 10,8%, consecuencia del índice de penetración.

En cuanto a los ingresos de Otras explotaciones comerciales (esta línea incluye además de los servicios bancarios, máquinas de plastificado, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones, servicios regulados y otras explotaciones), al cierre de 2014 han alcanzado los 34,1 millones de euros, un crecimiento del 15,5% respecto a 2013.

5.2 Segmento fuera del terminal

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de servicios comerciales fuera de terminal.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	146.178	160.528	14.350	9,8%
Otros ingresos de explotación	3.545	11.803	8.258	232,9%
Total Ingresos	149.723	172.331	22.608	15,1%
Total gastos (incluye amortización)	(135.574)	(120.790)	-14.784	-10,9%
EBITDA	65.456	101.180	35.724	54,6%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	76.043	108.070	32.027	42,1%
Resultado de explotación	14.149	51.541	37.392	264,3%
Resultado financiero	(17.984)	(25.400)	-7.416	-41,2%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	0,0%
Resultado antes de impuestos	(3.835)	26.141	29.976	781,6%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En 2014, los Ingresos totales aumentaron +15,1%, hasta 172,3 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 160,5 millones de euros, un 9,8% por encima de los del mismo período de 2013.

Servicios fuera de terminal (Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Aparcamiento	89.152	102.601	13.449	15,1%
Terrenos	13.284	13.161	-123	-0,9%
Almacenes y hangares	18.556	19.349	793	4,3%
Centros Logísticos de Carga	21.776	21.270	-506	-2,3%
Explotaciones Inmobiliarias	3.410	4.147	737	21,6%
Ingresos ordinarios servicios fuera de terminal	146.178	160.528	14.350	9,8%

Aparcamiento

Su facturación alcanzó los 102,6 millones en 2014 (el 63,9% de los ingresos fuera del terminal) con un aumento del 15,1% respecto a 2013.

Estos resultados favorables han sido consecuencia, además de la mejora de los niveles de tráfico, de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y mejorando la calidad de los servicios al cliente. Entre otras acciones, destacan la comercialización dinámica y proactiva, donde se han hecho grandes esfuerzos en ampliar el portfolio de productos, incorporar estrategias de precios y marketing (comunicación y promoción), así como en implantar el sistema de reservas y alcanzar acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.), lo que ha contribuido a la obtención de estos resultados positivos.

En este sentido, cabe destacar que el sistema de reservas se ha posicionado como una herramienta fundamental del negocio, alcanzando aproximadamente las 370.000 reservas. Además el sistema de reservas se ha convertido en la principal herramienta frente a los competidores de fuera del terminal, permitiendo posicionarnos como un producto competitivo y atractivo. También se ha abierto el call center para la recepción y gestión de reservas a nivel centralizado.

La implantación del nuevo modelo de negocio ha permitido invertir la tendencia tan negativa de estos últimos años, contrarrestando la competencia de otros medios de transporte y la aparición de nuevos aparcamientos en las proximidades de los aeropuertos.

Activos Inmobiliarios (terrenos, almacenes y hangares, centros logísticos de carga y explotaciones inmobiliarias)

En 2014 los ingresos provenientes de los Activos Inmobiliarios representó el 36,1% de los ingresos fuera del terminal, y generó 57,9 millones de euros, un 1,6% más que en 2013.

5.3 Segmento Internacional

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional.

(Miles de euros)	2013	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	8.091	46.027	37.936	468,9%
Otros ingresos de explotación	162	630	468	288,9%
Total Ingresos	8.253	46.657	38.404	465,3%
Total gastos (incluye amortización)	(6.752)	(47.265)	40.513	600,0%
EBITDA	2.125	12.960	10.835	509,9%
EBITDA ajustado ¹	2.125	12.960	10.835	509,9%
Resultado de explotación	1.501	(608)	-2.109	-140,5%
Resultado financiero	4.370	9.733	5.363	122,7%
Participación en el resultado de asociadas	5.257	11.716	6.459	122,9%
Resultado antes de impuestos	11.128	20.841	9.713	87,3%

¹ Excluye deterioros de inmovilizado y provisión PSDV

En el análisis de estos datos hay que tener en cuenta el impacto que ha tenido en las cifras de 2014 la toma de control de Luton al ejercitar la opción de compra por el 11%.

La consolidación de Luton supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 9,4 millones de euros. La valoración a valor razonable de la participación del 40% de Luton ha generado una plusvalía de 14,6 millones de euros incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión), que aparece registrada en el epígrafe "Resultado financiero".

Luton

Contablemente, la participación del 40% de Luton en 2013 supuso una aportación por puesta en equivalencia, mientras que en el 2014 la participación del 51% implica la consolidación de cuentas según su naturaleza.

Impacto de Luton en consolidación en el segmento Internacional

(Miles de euros)	2014
Ingresos ordinarios	38.422
Total Ingresos	38.422
Personal	(11.431)
Otros gastos de explotación	(17.594)
Amortizaciones	(12.989)
Total gastos	(42.014)
EBITDA	9.397
Resultado de explotación	(3.592)
Resultado financiero	(6.550)
Plusvalía puesta a valor razonable 40%*	14.615
Participación en el resultado de asociadas	0
Resultado antes de impuestos	4.473

* Incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión

La consolidación global de Luton aportó 9,4 millones de euros al EBITDA del Grupo y tuvo un impacto de -10,1 millones de euros a nivel de beneficio neto (+4,5 millones de euros incluyendo la plusvalía de 14,6 millones de euros que incluye 2,2 millones de euros de diferencias de conversión). Luton ha registrado en 2014 una mejora del tráfico interanual que ha supuesto un incremento de +11,6% en sus ingresos (163,2 millones de euros en 2014 frente a 146,2 millones de euros en 2013). El EBITDA generado por LLAOL en el año completo ha ascendido a 50,7 millones de euros, un 4,3 % superior al del ejercicio 2013 (con crecimiento del tráfico de +8,1%).

El holding (LLAH III) registró pérdidas netas por valor de 19,7 millones de euros a causa de la estructura financiera de la adquisición y la amortización del contrato de concesión.

Otro efecto a considerar en el resultado del segmento es la **puesta en equivalencia de las empresas participadas**, cuyo detalle se muestra a continuación:

<i>(Miles de euros)</i>	2013	2014	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
SACSA	2.203	1.881	-322	-14,6%
AMP	4.754	7.004	2.250	47,3%
AEROCALI	1.678	2.831	1.153	68,7%
LUTON	-3.377	0	3.377	100,0%
RAESA	-539	0	539	100,0%
Total participación en el resultado de asociadas	4.718	11.716	6.998	148,3%

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la aplicación de los tipos de cambio.

En cuanto a SACSA, tanto el resultado a cierre de 2014 como el tipo de cambio han supuesto un empeoramiento del ingreso, siendo inferior al realizado en 2013 en 0,3 millones de euros € (-14,6%).

En cuanto a AMP y Aerocali, la mejora interanual de la puesta en equivalencia es debida a una mejora en sus resultados y un tipo de cambio superior al registrado en 2013.

Respecto a Luton, como anteriormente se ha comentado, la adquisición de un 11% en 2014 ha conllevado pasar a consolidar por integración global y no por puesta en equivalencia.

Todo lo anterior, unido a la gestión de Aena Internacional, cuyo resultado operativo conlleva un incremento del EBITDA de 2014 frente a 2013 de 1,4 millones de euros, ha permitido una mejora del resultado antes de impuestos de este segmento del 87,3%, + 9,7 millones de euros (20,8 millones de euros en 2014 frente a 11,1 millones de euros en 2013).

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 del Grupo Aena, incluido el personal de Aena Internacional, asciende a 7.247 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.

Igualdad

Del total de empleados de Aena, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

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 7.283 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):

<u><i>Inversión centralizada</i></u>	
Obras	50,5
Suministros	20,0
Asistencias, Consultorías y Servicios.....	10,2
<u><i>Gastos centralizados</i></u>	
Obras	0,19
Suministros	88,8
Asistencias y Servicios.....	104,7

<i>Inversión descentralizada:</i>	
Obras	15,8
Suministros	7,5
Asistencias, Consultorías y Servicios	0,64
<i>Gastos descentralizados:</i>	
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 periodo, 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	-	0,0%
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, eficiente y con capacidad para su proyección internacional.

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 otra 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 período 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%).

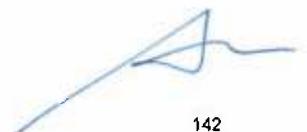
Los datos acumulados a febrero de 2015 confirman esta tendencia con un crecimiento en el número de pasajeros del 5,7% para el conjunto de la red de aeropuertos de Aena en España.

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 y hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas, 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 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 Sociedad, 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.

- 3) En relación al contencioso expropiatorio derivado del Procedimiento Ordinario Nº 66/2011, se indica que:
- a. Con fecha 15 de enero de 2015, se notificó a Aena 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 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.

- 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..

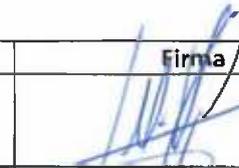
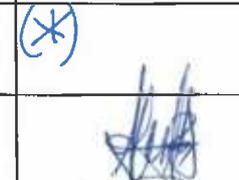
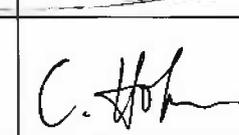
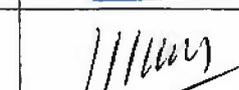
ENAIRE consideró (y así se comunicó como Hecho Relevante a la CNMV el pasado 10 de febrero) que la referida solicitud de medidas cautelares carecía de fundamento legal y que la reclamación del Gobierno de Canarias, si prosperase, en ningún caso debería afectar a la titularidad ni a la gestión por parte 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 CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO 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 consolidadas e Informe de Gestión consolidado del ejercicio 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	
Consejero:	D. José María Araúzo González	
Consejero:	The Children's Investment Fund Management (UK) LLP representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Secretario no consejero:	Dña. Almudena Salvadores García	

(*) Faltó la firma del consejero D. Jesús Fernández Rodríguez por haber estado el día anterior a la reunión de formulación de cuentas.

