



KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados

A los Accionistas de
Aena S.M.E., S.A. por encargo del Consejo de Administración

Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de Aena S.M.E., S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2017, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los Administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio 2017 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre 2016. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio 2017. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

KPMG Auditores, S.L.



Manuel Martín Barbón

26 julio de 2017

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2017 Nº 01/17/31697
SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Informe sobre trabajos distintos
a la auditoría de cuentas

AENA S.M.E, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Índice

	Página
Estados financieros	3
Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados	9
1 Información general.....	9
2 Bases de presentación.....	12
2.1 Políticas contables.....	13
2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	19
2.3 Cambios en políticas contables y estimaciones	19
2.4 Comparación de la información.....	19
2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo.....	20
3 Gestión de los riesgos operativos y financieros.....	20
3.1 Descripción principales riesgos operativos.....	20
3.2 Descripción principales riesgos financieros.....	22
3.3 Gestión del capital.....	26
3.4 Estimación del valor razonable.....	26
4 Estimaciones y juicios contables.....	27
4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes.....	27
4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad.....	29
5 Información financiera por segmentos.....	30
6 Inmovilizado material.....	36
7 Activos intangibles.....	41
8 Inversiones inmobiliarias.....	45
9 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.....	47
10 Instrumentos financieros	48
11 Clientes y otras cuentas a cobrar.....	52
12 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	53
13 Capital social, prima de emisión, reserva legal y reserva de capitalización.....	53
14 Proveedores y otras cuentas a pagar.....	54
15 Deuda financiera.....	55
16 Impuestos diferidos.....	63
17 Provisiones y contingencias.....	65
18 Subvenciones.....	77
19 Otros gastos de explotación.....	77
20 Ingresos y gastos financieros.....	78
21 Impuesto sobre las ganancias.....	79
22 Ganancias por acción.....	80
23 Transacciones con partes vinculadas	81
24 Otra información.....	82
25 Hechos posteriores a la fecha de balance	84
Informe de gestión intermedio consolidado	

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016

	Nota	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016 (*)
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	13.299.536	13.563.922
Activos intangibles	7	502.273	525.647
Inversiones Inmobiliarias	8	136.666	135.690
Inversiones en asociadas	9	63.283	71.741
Otras cuentas a cobrar	11	2.778	2.599
Activos por impuestos diferidos	16	131.268	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	10	347	354
Otros activos financieros	10	61.456	58.697
		14.197.607	14.502.621
Activos corrientes			
Existencias		8.003	8.958
Cientes y otras cuentas a cobrar	11	340.736	437.579
Activos financieros disponibles para la venta	10	7	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	12	410.283	564.616
		759.029	1.011.153
Total activos		14.956.636	15.513.774
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	13	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	13	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		2.408.996	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas		(15.530)	(16.261)
Otras reservas		(82.586)	(113.110)
Participaciones no dominantes		18.934	32.400
		4.930.682	5.025.749
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	15	7.429.419	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	10.b	54.911	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	16	83.703	89.990
Prestaciones a los empleados	17.a	64.505	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	17.b	84.833	133.639
Subvenciones	18	536.241	544.382
Otros pasivos a largo plazo	14	111.798	132.001
		8.365.410	8.962.156
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	14	696.554	439.045
Deuda financiera	15	827.058	880.439
Instrumentos financieros derivados	10.b	38.151	39.651
Subvenciones	18	33.870	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	17.b	64.911	128.468
		1.660.544	1.525.869
Total pasivos		10.025.954	10.488.025
Total patrimonio neto y pasivos		14.956.636	15.513.774

Las Notas de 1 a 25 forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2016 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

	Nota	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016 (*)
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	1.826.254	1.702.386
Otros ingresos de explotación		5.366	3.133
Trabajos realizados por la empresa para su activo		2.431	2.304
Aprovisionamientos		(87.751)	(91.003)
Gastos de personal		(210.648)	(197.943)
Otros gastos de explotación	19	(506.120)	(509.813)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(396.953)	(410.746)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	24.472	20.092
Excesos de provisiones		3.040	4.573
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6	(3.981)	(2.079)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		1.204	58
Resultado de explotación		657.314	520.962
Ingresos financieros		2.550	207.500
Gastos financieros		(44.181)	(56.369)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		(23.162)	(33.228)
Ingresos (Gastos) financieros – netos	20	(64.793)	117.903
Participación en el resultado de asociadas	9	10.539	7.616
Resultado antes de impuestos		603.060	646.481
Impuesto sobre las ganancias	21	(147.004)	(157.297)
Resultado del período consolidado		456.056	489.184
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		(4.866)	(3.116)
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante		460.922	492.300
Resultados por acción (Euros por acción)	22		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		3,07	3,28
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio		3,07	3,28

Las Notas de 1 a 25 forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

	Nota	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016 (*)
Resultado del ejercicio		456.056	489.184
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		(3.520)	(11.492)
- Por revaloración/(reversión de la revalorización) del inmovilizado material y de activos intangibles		-	-
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	21	(4.242)	(14.014)
- Participación en otro resultado global reconocidos Por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		1	-
- Resto de ingresos y gastos que no se reclasifican al resultado del periodo		-	-
- Efecto impositivo	21	721	2.522
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		32.996	(106.226)
1. Activos financieros disponibles para la venta			
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
2. Coberturas de los flujos de efectivo	21	43.971	(122.364)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		23.638	(144.488)
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		20.333	22.124
-Importes transferidos al valor inicial de las partidas cubiertas		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
3. Diferencias de conversión		(108)	(13.647)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(108)	(13.647)
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
4. Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas			
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
5. Resto de ingresos y gastos que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo			
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		-	-
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
-Otras reclasificaciones		-	-
-6. Efecto impositivo	21	(10.867)	29.785
Resultado global total del ejercicio		485.532	371.466
- Atribuidos a la entidad dominante		492.177	389.794
- Atribuidos a participaciones no dominantes		(6.645)	(18.328)

Las Notas de 1 a 25 forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio 2017 y el 30 de junio de 2016 (*)

Atribuibles a propietarios de la dominante										
	Capital social (Nota 13)	Prima de emisión (Nota 13)	Ganancias acumuladas	Reservas de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de conversión acumuladas	Participación en otro resultado global de asociadas	Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2016	1.500.000	1.100.868	1.763.434	(57.082)	514	(3.852)	-	4.303.882	56.399	4.360.281
Resultado del período	-	-	492.300	-	-	-	-	492.300	(3.116)	489.184
Otro resultado global del período	-	-	-	(87.954)	(5.861)	(8.691)	-	(102.506)	(15.212)	(117.718)
Resultado global total del período	-	-	492.300	(87.954)	(5.861)	(8.691)	-	389.794	(18.328)	371.466
Distribución de dividendos	-	-	(406.500)	-	-	-	-	(406.500)	(3.350)	(409.850)
Otros movimientos	-	-	755	-	-	-	-	755	-	755
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(405.745)	-	-	-	-	(405.745)	(3.350)	(409.095)
Saldo a 30 de junio de 2016	1.500.000	1.100.868	1.849.989	(145.036)	(5.347)	(12.543)	-	4.287.931	34.721	4.322.652
Saldo a 1 de enero de 2017	1.500.000	1.100.868	2.521.852	(101.830)	(11.310)	(16.261)	30	4.993.349	32.400	5.025.749
Resultado del período	-	-	460.922	-	-	-	-	460.922	(4.866)	456.056
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1
Otro resultado global del período	-	-	-	32.318	(1.795)	731	-	31.254	(1.779)	29.475
Resultado global total del período	-	-	460.922	32.318	(1.795)	731	1	492.177	(6.645)	485.532
Distribución de dividendos (Nota 13 y 23.c)	-	-	(574.500)	-	-	-	-	(574.500)	(6.821)	(581.321)
Otros movimientos	-	-	722	-	-	-	-	722	-	722
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(573.778)	-	-	-	-	(573.778)	(6.821)	(580.599)
Saldo a 30 de junio de 2017	1.500.000	1.100.868	2.408.996	(69.512)	(13.105)	(15.530)	31	4.911.748	18.934	4.930.682

Las Notas de 1 a 25 forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

	Nota	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016 (*)
Resultado antes de impuestos		603.060	646.481
Ajustes por:		454.073	306.128
- Depreciación y amortización	6,7,8	396.953	410.746
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6	3.981	2.079
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	20	-	3.143
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	20	20.333	22.124
- Imputación de subvenciones	18	(24.472)	(20.092)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	11, 19	(1.977)	5.457
- Variación de provisiones		23.847	33.920
- Ingresos financieros	20	(2.550)	(207.500)
- Gastos financieros	20	44.181	56.369
- Diferencias de cambio		2.829	7.961
- Otros Ingresos y gastos		1.487	(463)
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(10.539)	(7.616)
Variaciones en capital circulante:		25.713	69.634
- Existencias		399	239
- Deudores y otras cuentas a cobrar		7.408	28.550
- Otros activos corrientes		(56)	(33)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		39.364	59.411
- Otros pasivos corrientes		(20.594)	(17.940)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(808)	(593)
Otro efectivo generado por las operaciones		9.053	(22.386)
Intereses pagados		(71.919)	(69.018)
Cobros de intereses		339	992
Impuestos cobrados (pagados)		81.450	45.213
Otros cobros (pagos)		(817)	427
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.091.899	999.857

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados al 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

	Nota	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016 (*)
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(147.600)	(115.368)
Adquisiciones de activos intangibles		(14.736)	(7.406)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(103)	(628)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(2.865)	(2.434)
Cobros de desinversiones en Empresas del grupo y asociadas	2.2	5.376	2.029
Cobros de otros activos financieros		106	11
Dividendos recibidos	9, 23.c	5.478	7.149
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(154.344)	(116.647)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		9.340	6.112
Ingresos de financiación de entidades de crédito	15	628.004	22.254
Otros cobros	15	13.871	11.873
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	15	(334)	(167)
Devoluciones de financiación del Grupo	15	(1.153.798)	(442.982)
Dividendos pagados	13, 23.c	(581.321)	(3.350)
Otros pagos	15	(6.362)	(4.626)
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación		(1.090.600)	(410.886)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio			
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(154.333)	469.192
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	12	564.616	556.741
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	12	410.283	1.025.933

Las Notas de 1 a 25 forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a los estados financieros resumidos consolidados del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017

1 Información general

Aena S.M.E, S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2017 estaba integrado por 6 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena S.M.E, S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 18/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”). 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 solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

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

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

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

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la sociedad de la 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 preveía 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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aportó, mediante una aportación de capital no dineraria, la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

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

- a) Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- b) Ampliar el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir, la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
- c) Emitir como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo, por tanto, el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).
- d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.
- e) La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc.) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20 % o más del valor total de la actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente, de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.
- f) Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en función de la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.
- g) Todo el personal de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.
- h) El *split* y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe de valoración realizado que resulta en un importe de la actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 anexo y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

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

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

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

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

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

Igualmente ha sido positiva la evolución de la cotización de Aena, S.M.E, S.A. durante el primer semestre de 2017, con una revalorización del 30,57 % frente a un 10,89 % del IBEX 35 en el mismo período.

2 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 2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (en adelante 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 preexistente.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2016 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2016, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estos estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2017 han sido sometidos a revisión de los auditores. Las cifras correspondientes a 30 de junio de 2016 (que también fueron sometidas a revisión) y 31 de diciembre de 2016 (auditadas) se presentan únicamente a efectos comparativos.

Los presentes estados financieros resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido formuladas para su uso por los administradores del Grupo el 26 de julio de 2017.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de actualizar el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas por el Grupo, poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos y no duplicando la información publicada previamente. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2016, que fueron formuladas el 21 de febrero de 2017 y aprobadas por la Junta General Ordinaria y Universal de Aena, celebrada el 25 de abril de 2017.

2.1 Políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros consolidados condensados intermedios son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2016, ya que la Unión Europea no ha aprobado todavía ninguna de las modificaciones emitidas por el IASB que son aplicables por primera vez en este ejercicio.

El Grupo tiene la intención de adoptar las normas, interpretaciones y modificaciones a las normas emitidas por el

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

IASB, que no son de aplicación obligatoria en la Unión Europea a la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados condensados intermedios, cuando entren en vigor, si le son aplicables.

2.1.2.1 Normas que son de aplicación en 2017, pero que no han sido adoptadas por la Unión Europea a la fecha de formulación de estos Estados Financieros Intermedios consolidados.

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

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

Las enmiendas aclaran que la existencia de una diferencia temporaria deducible depende únicamente de una comparación del valor en libros de un activo y su base fiscal al final del período que se informa, y no se ve afectada por los posibles cambios futuros en el valor en libros o la forma esperada de recuperación del activo. Por lo tanto, si se asume que la base fiscal del activo financiero se mantiene en el coste de adquisición original, sí existirá una diferencia temporaria.

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

En esencia, el beneficio del activo impuesto diferido se encuentra en una reducción de las ganancias fiscales futuras. Para evaluar si puede beneficiarse de ella, es necesario comenzar con la base imponible que resulta antes de las reversiones de diferencias temporarias deducibles (deducciones fiscales por la recuperación de activos por impuestos diferidos) en lugar de la última línea de la declaración de impuestos al final del proceso de conciliación tributaria (en donde se estaría ya incluyendo el efecto de la reversión de los mismos activos por impuestos diferidos sobre los cuales se está evaluando su reconocimiento), para evitar repeticiones o un doble conteo de deducciones fiscales en el análisis.

El Grupo estima que la aplicación de esta modificación no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

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

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

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

El IASB define los pasivos derivados de las actividades de financiación como pasivos "para los cuales los flujos de efectivo eran o serán, clasificados en el estado de flujos de efectivo como los flujos de efectivo por actividades de financiación". También hace hincapié en que los nuevos requisitos de revelación también se relacionan con los cambios en los activos financieros (por ejemplo, activos que son utilizados como instrumentos de cobertura de pasivos que surgen de actividades de financiación) si los flujos de efectivo procedentes de esas actividades de financiación se han incluido, o se incluirán en el futuro, dentro de los flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Mejoras a las NIIF, ciclo 2014-2016: Modificaciones a NIIF 12: Información a revelar sobre participaciones en otras entidades.

Esta enmienda a la NIIF 12 clarifica que todos los requerimientos de revelación de información de la NIIF 12 son aplicables a las participaciones en entidades clasificadas como mantenidas para la venta de acuerdo con la NIIF 5, excepto el requerimiento relativo a la información resumida exigido en los párrafos B10- B16 de la NIIF 12.

El Grupo estima que la aplicación de esta modificación no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

2.1.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, 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 estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o estando adoptadas por la Unión Europea no son de aplicación hasta ejercicios posteriores.

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

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

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e Interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea:

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
<p>NIIF 16 “Arrendamientos”. Esta Norma sustituye las siguientes Normas e Interpretaciones:</p> <p>(a) NIC 17 Arrendamientos; (b) CINIIF 4 Determinación de si un Acuerdo contiene un Arrendamiento; (c) SIC-15 Arrendamientos Operativos—Incentivos; y (d) SIC-27 Evaluación de la Esencia de las Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento.</p>	<p>En enero de 2016 ha sido aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17).</p> <p>Bajo esta nueva norma, en el caso de los arrendatarios, se exigirá que las sociedades incluyan en sus balances la mayor parte de los contratos de arrendamiento, viendo incrementado tanto su Activo como su Pasivo.</p> <p>En este nuevo contexto, las sociedades deberán registrar un Activo por el derecho de uso del bien alquilado y un Pasivo por el valor actual de los pagos mínimos futuros (incluyendo también el pago final del bien si aplica y existen expectativas de que vaya a incurrirse en el mismo).</p> <p>En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero.</p>	<p>La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019.</p> <p>Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos:</p> <p>a) Retroactivamente a todos los contratos de arrendamiento existentes en la sociedad en la fecha de aplicación inicial de esta Norma; o</p> <p>b) Aplicando la nueva Norma únicamente para aquellos contratos de arrendamiento firmados con posterioridad a la fecha de aplicación inicial.</p>
NIIF 14 – Cuentas de diferimientos de actividades reguladas	<p>La NIIF 14 es una norma opcional que permite a una entidad, cuando adopte por primera vez las NIIF y cuyas actividades estén sujetas a regulación de tarifas, seguir aplicando la mayor parte de sus políticas contables anteriores para las cuentas diferidas reguladas. Las entidades que adopten la NIIF 14 tienen que presentar las cuentas diferidas reguladas como partidas separadas en el estado de situación financiera y presentar los movimientos de esas cuentas como partidas separadas en el estado de resultados y en el estado del resultado global. La norma requiere desgloses respecto a la naturaleza y a los riesgos asociados con las tarifas reguladas de la entidad, así como los impactos de las tarifas reguladas en las cuentas anuales. Como el Grupo no ha adoptado las NIIF en este ejercicio, esta norma no será aplicable.</p>	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a las NIIF 10 y NIC 28 – Ventas o contribuc. de activos entre un inversor y su asociada o su negocio conjunto	Esta modificación pretende eliminar el conflicto existente entre la IFRS 10 y la IAS 28 para las aportaciones de negocios a asociadas o negocios conjuntos.	La aplicación de esta modificación se encuentra pendiente de definir.
Modificaciones a la NIIF 2 – Clasificación y valoración de las transacciones de pagos basados en acciones	<p>La modificación afecta a la clasificación y cuantificación de pagos basados en acciones en tres áreas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los efectos de las condiciones de vencimiento en el importe de la obligación si su pago es en efectivo • La clasificación de los pagos realizados por cuenta del preceptor de las retenciones fiscales • El registro contable cuando un pago en acciones se modifica pasando a ser liquidable en efectivo a liquidable en acciones. 	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
NIIF 15 (Modificación): “Aclaraciones a la NIIF 15: “Ingresos procedentes de contratos con clientes”	Clarificar la guía para identificar las obligaciones de desempeño, la contabilización de licencias de propiedad industrial y la presentación de ingresos ordinarios netos <i>versus</i> brutos.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
Interpretación 22, anticipos entregados en transacciones en	Esta interpretación trata el registro contable de los anticipos que se entregan en una moneda distinta a la funcional para la compra de bienes y de cómo deben ser reconocidas las diferencias en	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
moneda extranjera	cambio de dichos anticipos.	
Mejoras a las NIIF, ciclo 2014-2016	Incluye cambios a la NIIF 1, eliminando ciertas exenciones, y a la NIC 28, permitiendo a determinadas entidades medir sus inversiones en asociadas o explotaciones conjuntas a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.
Modificaciones a la NIC 40; transferencias de propiedades de inversión	Esta modificación clarifica los supuestos y las circunstancias que permiten hacer la transferencia de existencias o inmovilizado a propiedad de inversión.	Para ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018.

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

NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes

La NIIF 15 establece los criterios para el registro contable de los ingresos procedentes de contratos con clientes. El Grupo se encuentra actualmente reestimando el impacto de esta nueva norma en sus contratos, analizando si podría afectar a la forma de reconocimiento de los ingresos de su negocio regulado, teniendo en cuenta que se están produciendo en la actualidad interpretaciones sobre su modo de aplicación.

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

NIIF 9 Instrumentos financieros

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

- Clasificación y valoración de activos y pasivos financieros

El criterio de clasificación de los activos financieros dependerá tanto del modelo de negocio para su gestión como de las características de sus flujos contractuales. Con base en lo anterior, el activo se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, o a valor razonable con cambios en el resultado del período. El Grupo estima que la aplicación de esta norma no traerá modificaciones sustanciales a los activos y pasivos financieros que actualmente tiene registrados, que se seguirán contabilizando a coste amortizado, dada la naturaleza de los mismos.

- Deterioro de activos financieros

El nuevo modelo de deterioro de NIIF 9 se basa en la pérdida esperada, a diferencia del modelo de pérdida incurrida de NIC 39. Bajo la nueva norma, la provisión por pérdidas se calculará en función de las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos en función del incremento significativo del riesgo. El Grupo preliminarmente espera acogerse al enfoque simplificado (provisión por pérdidas esperadas durante toda la vida del activo) para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, y tampoco se estima que vaya a tener impactos sustanciales.

- Contabilidad de coberturas

El Grupo considera que todas las relaciones de cobertura existentes, que actualmente se designan como coberturas eficaces, se podrán seguir calificando como coberturas de acuerdo con la NIIF 9. Como la NIIF 9 no cambia los principios generales de cómo se deben registrar las coberturas eficaces, el Grupo no espera un impacto significativo como resultado de la aplicación de esta norma, aunque éste dependerá tanto de los instrumentos financieros que el Grupo

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

mantenga como de las condiciones económicas a la fecha de aplicación inicial. Por otra parte, la contabilidad de coberturas de la NIIF 9 se aplica de manera prospectiva, por lo que no habrá un ajuste de primera aplicación.

- Estrategia de transición

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

NIIF 16 Arrendamientos

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

La NIIF 16 también establece que únicamente podrán reconocerse aquellos activos por derechos de uso y sus pasivos correspondientes si los importes establecidos en el contrato son fijos o en sustancia fijos, o se encuentran referenciados a un índice o a un tipo de interés fijo, no se pueden incluir pagos referenciados a variables que dependen de un rendimiento o de otro tipo de variable similar.

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

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

El impacto a registrar se encuentra aún por determinar de forma exacta ya que existen diferentes alternativas de transición y las estimaciones son complejas y dependen de las condiciones específicas en la fecha de efectiva aplicación. No obstante, considerando el volumen y las características de los contratos afectados, la Compañía estima que las modificaciones introducidas por la NIIF 16 no tendrían un impacto significativo en los estados financieros del Grupo desde la fecha de adopción, incluyendo el reconocimiento en el estado de situación financiera de los activos por derecho de uso y las obligaciones correspondientes en relación con la mayor parte de los contratos que, bajo la normativa vigente, se clasifican como arrendamientos operativos, ni las amortizaciones del derecho al uso de los activos y el reconocimiento de los intereses sobre la obligación de arrendamiento que reemplazarán una parte significativa del importe reconocido en la cuenta de resultados como gasto del arrendamiento operativo bajo la norma actual. La clasificación de los pagos en el estado de flujos de efectivo también se verá impactada por esta nueva normativa.

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

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

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

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Aun cuando el impacto final de aplicar estas normas se vea afectado por las condiciones específicas en la fecha efectiva de aplicación, que el Grupo Aena ha decidido sea el 1 de enero de 2019 para la NIIF 16, las estimaciones iniciales del Grupo Aena suponen un incremento de los pasivos financieros y los activos inmovilizados inferior al 1 % de los saldos actuales de dichas masas patrimoniales.

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son consistentes con los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017, que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2016.

El 9 de mayo de 2017 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 340.000 miles de acciones, quedando establecido en 1.903.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.376 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.682 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

Asimismo, el 28 de abril de 2016 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 135.000 miles de acciones, quedando establecido en 2.243.350 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo reconoció una entrada de caja por 2.294 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 1.472 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no generó cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 9).

2.3 Cambios en políticas contables o estimaciones

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017 no se han producido cambios en las políticas contables o estimaciones significativas respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2016, por las razones apuntadas en la Nota 2.1.

2.4 Comparación de la información

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2016.

No obstante lo anterior, la información segmentada para el periodo de seis meses que termina el 30 de junio de 2017 que se desglosa en la Nota 5 ha sido elaborada de conformidad con los criterios de asignación de costes establecidos por el DORA aprobado el 27 de Enero de 2017 con fines regulatorios que se señalan en dicha nota.

Por otra parte, se han modificado, respecto a las cifras mostradas en los estados financieros intermedios resumidos consolidados del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, las cifras relativas a información financiera por segmentos, a fin de hacerlas comparables con las relativas al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, confeccionadas de acuerdo con los criterios de gestión explicados en la Nota 2.3 de las Cuentas anuales consolidadas de 2016.

De igual forma que en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016, se ha adaptado, para los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y de 2016, el formato del estado de resultado global consolidado en aplicación de los preceptos y principios contenidos en la NIC 1 (ver Notas 2.1 y 2.28 de dichas Cuentas anuales consolidadas).

Igualmente se han modificado las cifras relativas a operaciones vinculadas del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, a fin de hacerlas comparables con las relativas al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, confeccionadas de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.27 de las Cuentas anuales consolidadas de dicho ejercicio 2016.

Las cifras en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo

La actividad de los principales segmentos en términos de ingresos ordinarios del Grupo está sujeta a efectos estacionales, que se indican a continuación:

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran entre los meses de vacaciones y fechas festivas (Navidad, período estival, Semana Santa y festivos). Los ingresos comerciales también se ven afectados por el incremento en el tráfico de pasajeros y la mejor evolución de compras en las tiendas ubicadas en las terminales que suele producirse en la temporada de Navidad.
- Los ingresos por servicios fuera de terminal, en el caso específico de aparcamientos, están influenciados por el tráfico de pasajeros.

Asimismo, los gastos del segmento aeropuertos están influenciados por las condiciones meteorológicas y, en particular, por la temporada de invierno, lo que se traduce en la realización de planes de actuación para la prevención de contingencias invernales de hielo y nieve en aquellos aeropuertos con riesgo de sufrir estas condiciones climatológicas adversas.

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de Aena sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización en el IMAP.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un ± 2 % del IMAP.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Adicionalmente, la actividad de Aena S.M.E., S.A. está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Riesgos de explotación

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

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (“Brexit”), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
 - Actualmente, el 18,1 % de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.
 - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas, ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante los seis primeros meses de 2017, el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto incrementado en un 13,7 %.
 - Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que está afectando a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
 - La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
- Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
- Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas (ver Nota 17).

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

El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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 y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz ("Préstamo Espejo").

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 30 de junio de 2017, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

(a) Riesgo de mercado

(i) *Riesgo de tipo de cambio*

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio. No obstante, las diferencias de cambio del préstamo participativo del subgrupo LLAH III que Aena Desarrollo Internacional mantiene en sus libros quedan plenamente sujetas a dicho riesgo de tipo de cambio.

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

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

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

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

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

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 10.b). 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.

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

A 30 de junio de 2017, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés, calculado a su valor razonable, asciende a 92.969 miles de euros (2016: 129.506 miles de euros).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable.

A este respecto, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 391.132 miles de euros, correspondiendo en su totalidad a préstamos BEI que han pasado a régimen fijo a vencimiento, a un tipo medio de 0,73 % (previamente 1,11 %).

Además, en el primer semestre 2017 se han cancelado anticipadamente 797.160 miles de euros de deuda a tipo variable y se han tomado 600.000 miles de euros a tipo fijo (Nota 15).

Como consecuencia de todo ello, se ha modificado el reparto de deuda por tipos, siendo a 30 de Junio de 2017 el porcentaje de deuda a tipo fijo de un 88 %, frente a un 12 % variable (a 31 de Diciembre de 2016: 78 % fijo y 22 % variable).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2017, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1.871 miles de euros menor y 1.871 miles de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016: 4.134 miles de euros menor y 4.134 miles de euros mayor, respectivamente).

(b) Riesgo de crédito

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

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

El 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, 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 flujos de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una política de contención de costes y de racionalización de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2017 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 901.515 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 514.716 miles de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 (ver Nota 5) de 1.054.267 miles de euros (931.708 miles de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos (ver estado de flujos de efectivo adjunto) que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 30 de junio de 2017 la Sociedad Aena dispone de 1.050 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo (Nota 15). El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 31,9 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2017	2017 (*)	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 15.a)	343.490	665.199	666.959	666.834	579.564	4.195.727	7.117.773
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE (Nota 15.a)	25.095	-	-	-	-	-	25.095
Préstamos de entidades de crédito Aena (Nota 15.b)	-	-	-	-	-	600.000	600.000
Intereses devengados préstamo con entidades de crédito Aena (Nota 15,b)	202	-	-	-	-	-	202
Préstamos con entidades de crédito (Nota 15.c)	66.191	-	-	-	-	251.184	317.375
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15.d)	995	2.158	2.238	2.319	2.386	13.280	23.376
Préstamos de accionistas a LLAH III (Nota 15.c)	-	-	-	-	-	52.749	52.749
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III (Nota 15.c)	405	-	-	-	-	-	405
Otros pasivos financieros (Nota 15)	29.874	7.498	6.443	34.461	6.494	41.255	126.025
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	576.697	-	-	-	-	-	576.697
Intereses Deuda Aena S.M.E., S. A. (**)	43.228	95.452	86.456	77.455	68.640	262.386	633.617
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	4.807	9.800	8.802	9.386	11.555	2.196	46.546
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.110	4.220	4.220	4.232	4.220	8.001	27.003

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2017 a 31 de diciembre de 2017.

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media total de cada período calculado con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2017 y 31 diciembre de 2016 respectivamente.

A 31 de diciembre 2016	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 15)	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	8.271.571
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE (Nota 15)	33.812	-	-	-	-	-	33.812
Préstamos de entidades de crédito (Nota 15)	40.383	-	-	-	-	258.259	298.642
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15)	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	24.645
Préstamos de accionistas a LLAH III (Nota 15)	-	-	-	-	-	54.403	54.403
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III (Nota 15)	418	-	-	-	-	-	418
Otros pasivos financieros (Nota 15)	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	116.932
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	320.756	-	-	-	-	-	320.756
Intereses Deuda Aena. (**)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	723.730
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	52.962
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	30.023

El detalle de los préstamos con ENAIRE por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio a 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2017		31 de diciembre de 2016	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	935.582	0,13	1.810.244	0,16
Revisable	114.900	1,19	543.404	1,30
Fijo	6.667.291	1,61	5.917.923	1,78
TOTAL	7.717.773	1,28	8.271.571	1,36

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3.3 Gestión del capital

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

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función del índice de endeudamiento. Este índice se calcula según los ratios definidos en los contratos de financiación (ver Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas de 2016).

Los ratios de endeudamiento a 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son los siguientes:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Deuda financiera neta según <i>covenants</i> /EBITDA según <i>covenants</i>	3,2x	3,6x

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, de la generación de caja y de la amortización de deuda con la Sociedad dominante última.

3.4 Estimación del valor razonable

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. Se establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en tres niveles los datos de entrada de técnicas de valoración utilizadas para medir el valor razonable, como sigue:

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

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2017:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 10.b)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados (Nota 10.b)	-	93.062	-	93.062
Total pasivos	-	93.062	-	93.062

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

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 10.b)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados (Nota 10.b)	-	136.546	-	136.546
Total pasivos	-	136.546	-	136.546

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

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

4 Estimaciones y juicios contables

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

La comprensión de las políticas contables para estos elementos es importante para la interpretación 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 los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

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 los estados financieros intermedios resumidos consolidados, son las siguientes:

- (a) Determinación de Unidades generadoras de efectivo (Nota 2.8 de Cuentas Anuales consolidadas de 2016).
- (b) Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
- (c) Vidas útiles de inmovilizado material.
- (d) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
- (e) Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
- (f) Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.
- (g) Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

A la fecha de preparación de los presentes estados financieros intermedios consolidados no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 30 de junio de 2017.

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.

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

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

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8 de las Cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso. Dichos cálculos están basados en estimaciones basadas en hipótesis y asunciones relacionadas con proyecciones de resultados, proyecciones de inversiones y de capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas.

A 30 de junio de 2017 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de los primeros seis meses de 2017 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro (ver Notas 6, 7 y 8).

(c) Vidas útiles de inmovilizado material

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

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(e) Valor razonable de instrumentos financieros derivados

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

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

(f) Provisiones por obligaciones con el personal

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

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

Estos ingresos se reconocen en 2017 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

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 adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas libres de impuestos y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección del Grupo ha evaluado las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 de las Cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016 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 ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a este, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

Para el período de seis meses terminado a 30 de junio de 2017 se ha activado una cantidad de 3.072 miles de euros por deducciones por inversiones en Canarias. Este importe se ha aplicado en su totalidad en el cálculo del gasto por el impuesto sobre las ganancias a 30 de Junio por lo que la dirección del Grupo ya no tiene deducciones fiscales activadas por inversión en Canarias a 30 de junio de 2017 (31 de diciembre de 2016: 0 miles de euros) (ver Notas 16 y 21).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5 Información financiera por segmentos

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

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

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

El segmento de Internacional se corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, 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. La información correspondiente al subgrupo dependiente LLAH III se incluye dentro del segmento de Internacional, dado que sus ingresos ordinarios, su resultado y sus activos son inferiores al 10 % de los valores agregados del Grupo.

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*). A 30 de junio de 2017, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado (durante el ejercicio 2016 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones a 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016, se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

La contabilidad analítica del Grupo se basa en la metodología de costes ABC (*Activity Based Costing*) para la determinación del coste de los servicios prestados, tanto aeroportuarios como comerciales, descrita en la Nota 5 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2016.

Según se señalaba en la nota 2.4, en la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2017 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de Enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 39,4 millones de € (incluyendo el Coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,5 millones de euros; Amortización 12,2 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 11,6 millones de euros y Coste de Capital 14,1 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en el semestre el coste de la actividad aeronáutica en 12,7 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2017 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2017	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	1.217.829	477.221	29.286	1.724.336	103.101	(1.183)	1.826.254
<i>Cientes externos</i>	1.217.810	477.221	29.286	1.724.317	101.937	-	1.826.254
<i>Intersegmentos</i>	19	-	-	19	1.164	(1.183)	-
Otros ingresos de explotación	28.972	5.437	723	35.132	81	96	35.309
Total Ingresos	1.246.801	482.658	30.009	1.759.468	103.182	(1.087)	1.861.563
Aprovisionamientos	(88.793)	-	-	(88.793)	-	1.042	(87.751)
Personal	(159.770)	(17.693)	(4.326)	(181.789)	(28.859)	-	(210.648)
Otros gastos de explotación	(356.250)	(86.549)	(13.974)	(456.773)	(49.366)	19	(506.120)
Amortizaciones	(312.977)	(53.291)	(8.020)	(374.288)	(22.665)	-	(396.953)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(3.385)	(392)	(204)	(3.981)	-	-	(3.981)
Otros resultados	770	173	261	1.204	-	-	1.204
Total gastos	(920.405)	(157.752)	(26.263)	(1.104.420)	(100.890)	1.061	(1.204.249)
EBITDA	639.373	378.197	11.766	1.029.336	24.957	(26)	1.054.267
Deterioros y bajas de inmovilizado	(3.385)	(392)	(204)	(3.981)	-	-	(3.981)
EBITDA ajustado	642.758	378.589	11.970	1.033.317	24.957	(26)	1.058.248
Resultado de explotación	326.396	324.906	3.746	655.048	2.292	(26)	657.314
Resultado financiero	(45.310)	(6.422)	(1.289)	(53.021)	(11.772)	-	(64.793)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	10.539	-	10.539
Resultado antes de impuestos	281.086	318.484	2.457	602.027	1.059	(26)	603.060
Total Activo a 30 de junio de 2017				14.279.059	843.412	(165.835)	14.956.636
Total Pasivo a 30 de junio de 2017				9.441.140	586.150	(1.336)	10.025.954

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2016 es la siguiente (en miles de euros), una vez adaptada a los criterios señalados en la Nota 2.3 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2016:

30 de junio de 2016	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	1.140.535	427.929	32.344	1.600.808	102.711	(1.133)	1.702.386
<i>Cientes externos</i>	1.140.502	427.929	32.344	1.600.775	101.611	-	1.702.386
<i>Intersegmentos</i>	33	-	-	33	1.100	(1.133)	-
Otros ingresos de explotación	24.226	4.106	1.631	29.963	139	-	30.102
Total Ingresos	1.164.761	432.035	33.975	1.630.771	102.850	(1.133)	1.732.488
Aprovisionamientos	(92.103)	-	-	(92.103)	-	1.100	(91.003)
Personal	(155.962)	(16.532)	(4.286)	(176.780)	(21.163)	-	(197.943)
Otros gastos de explotación	(368.876)	(80.678)	(13.344)	(462.898)	(46.948)	33	(509.813)
Amortizaciones	(329.300)	(47.440)	(8.304)	(385.044)	(25.702)	-	(410.746)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.073)	(773)	(233)	(2.079)	-	-	(2.079)
Otros resultados	31	209	(182)	58	-	-	58
Total gastos	(947.283)	(145.214)	(26.349)	(1.118.846)	(93.813)	1.133	(1.211.526)
EBITDA	546.778	334.261	15.930	896.969	34.739	-	931.708
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.073)	(773)	(233)	(2.079)	-	-	(2.079)
EBITDA ajustado	547.851	335.034	16.163	899.048	34.739	-	933.787
Resultado de explotación	217.478	286.821	7.626	511.925	9.037	-	520.962
Resultado financiero	127.876	4.939	2.687	135.502	(17.599)	-	117.903
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	7.616	-	7.616
Resultado antes de impuestos	345.354	291.760	10.313	647.427	(946)	-	646.481
Total Activo a 30 de junio de 2016				15.629.705	831.813	(170.575)	16.290.943
Total Pasivo a 30 de junio de 2016				11.402.530	571.398	(5.637)	11.968.291

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2017 y 30 de junio 2016 es la siguiente:

Concepto	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Total EBITDA ajustado	1.058.248	933.787
Deterioros y bajas de inmovilizado	(3.981)	(2.079)
Total EBITDA segmentos	1.054.267	931.708
Amortización del inmovilizado	(396.953)	(410.746)
Gastos financieros – netos	(64.793)	117.903
Participación en el resultado de asociadas	10.539	7.616
Impuesto sobre las ganancias	(147.004)	(157.297)
Resultado del ejercicio	456.056	489.184
Resultado atribuible a socios externos	(4.866)	(3.116)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista	460.922	492.300

La previsión del cálculo de las tarifas reguladas en el futuro se basa en que, tal y como se recoge en la Ley 18/2014 (ver Nota 3.1), durante el año 2014 los costes totales de los servicios aeroportuarios básicos a recuperar se disminuyeron en la cuantía resultante del 80 % del resultado de actividades comerciales sujetas a precios privados dentro de la terminal; dicho porcentaje fue del 60 % para el año 2015, del 40 % para el año 2016, es del 20 % para el año 2017, y será 0 % en el año 2018 y años sucesivos. Por tanto, a partir del año 2018 aplicará el sistema *dual till* íntegramente.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Servicios Aeroportuarios	1.217.829	1.140.535
Prestaciones Patrimoniales	1.181.322	1.106.804
Aterrizajes	323.061	314.048
Estacionamientos	16.932	15.900
Pasajeros	537.990	488.509
Pasarelas telescópicas	51.828	52.624
Seguridad	189.808	176.984
<i>Handling</i>	41.616	39.149
Carburante	15.380	14.590
Servicio de comida a bordo	4.707	5.000
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	36.507	33.731
Servicios Comerciales	477.221	427.929
Arrendamientos	15.792	12.856
Tiendas	42.120	41.756
Tiendas libres de impuestos	137.897	124.924
Restauración	76.465	67.062
Alquiler de vehículos	66.068	50.171
Aparcamiento	62.730	58.374
Publicidad	15.750	13.881
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	60.399	58.905
Servicios inmobiliarios	29.286	32.344
Arrendamientos	6.065	4.496
Terrenos	9.436	13.338
Almacenes y hangares	4.280	5.859
Centros logísticos de carga	6.695	6.177
Explotaciones Inmobiliarias	2.810	2.474
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	1.724.336	1.600.808

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

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

En 2017 se han reclasificado los ingresos de *fast-track* (2.143 miles de euros) y albergue de aeronaves (59 miles de euros) pasando del epígrafe de resto de servicios aeroportuarios a resto de ingresos comerciales y hangares respectivamente. A efectos comparativos, se han modificado, respecto a la información mostrada en los estados financieros intermedios correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, de forma homogénea, las cifras correspondientes a dicho periodo relativas a *fast-track* (1.847 miles de euros) y albergue de aeronaves (75 miles de euros).

Una parte importante (42,5 %) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2017 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 189,5 millones de euros, 165,5 millones de euros y 162,6 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2016: 168,3 millones de euros, 156,8 millones de euros y 155,2 millones de euros, respectivamente, un 42,1 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

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

A 30 de junio de 2017, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera:

País	Volumen
España	1.725.086
Reino Unido	97.588
Colombia	627
México	2.953
TOTAL	1.826.254

A 30 de junio de 2017 los activos no corrientes no financieros, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

País	I.Material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	13.096.399	91.533	136.666	13.324.598
Reino Unido	203.137	410.740	-	613.877
	13.299.536	502.273	136.666	13.938.475

A 30 de junio de 2016, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuían geográficamente de la siguiente manera:

País	Volumen
España	1.601.466
Reino Unido	97.866
Colombia	556
México	2.498
TOTAL	1.702.386

A 31 de diciembre de 2016, los activos no corrientes no financieros, valorados a valor neto contable, estaban localizados de la siguiente forma:

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Miles de euros	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Activo no corriente	622.718	638.545
Activo corriente	54.712	50.325
Pasivo no corriente	511.530	518.992
Pasivo corriente	127.256	103.755

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Ingresos	97.588	97.866
Resultado de explotación	(117)	6.448
EBITDA	22.229	31.881
Resultado B.º/ (Pº)	(9.931)	(6.359)
Resultado global del periodo	(11.848)	(27.289)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	17.110	27.120
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(23.859)	(23.274)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	13.614	12.815

El descenso en el Resultado, Resultado de explotación y el EBITDA del primer semestre de 2017 respecto al de 2016 se relaciona, fundamentalmente, con el impacto del cierre del plan de pensiones de prestación definida de LLAOL sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 30 de junio de 2017, que ha sido de 8.935 miles de euros (ver Nota 17.a).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2017						
Coste o valoración	16.772.908	1.342.762	4.554.484	140.976	229.490	23.040.620
Amortización acumulada	(5.547.496)	(908.065)	(2.883.534)	(137.412)	-	(9.476.507)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	11.225.412	434.697	1.670.950	3.373	229.490	13.563.922
Altas	25.291	11.824	13.081	330	118.030	168.556
Bajas	(64.012)	(9.595)	(20.825)	(244)	(2.083)	(96.759)
Trasposos (Notas 7 y 8)	33.374	7.231	12.971	16	(58.572)	(4.980)
Diferencia conversión coste	(3.378)	(757)	-	-	(3.017)	(7.152)
Dotación a la amortización	(195.309)	(35.906)	(138.371)	(469)	-	(370.055)
Bajas amortización acumulada	14.477	8.833	19.170	231	-	42.711
Trasposos amortización (Notas 7 y 8)	3.078	(183)	(545)	-	-	2.350
Diferencia conversión amort.	714	229	-	-	-	943
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	11.039.647	416.373	1.556.431	3.237	283.848	13.299.536
A 30 de junio de 2017						
Coste o valoración	16.764.183	1.351.465	4.559.711	141.078	283.848	23.100.285
Amortización acumulada	(5.724.536)	(935.092)	(3.003.280)	(137.650)	-	(9.800.558)
Deterioro	-	-	-	(191)	-	(191)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	11.039.647	416.373	1.556.431	3.237	283.848	13.299.536

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2016						
Coste o valoración	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	12.347.536	462.091	1.871.831	2.926	185.538	14.869.922
Altas	15.912	8.196	18.206	963	79.292	122.569
Bajas	(801.060)	(11.503)	(22.557)	(468)	(2.559)	(838.147)
Trasposos (Notas 7 y 8)	66.258	12.394	40.906	3	(73.242)	46.319
Diferencia conversión coste	(13.277)	(3.194)	-	-	(6.245)	(22.716)
Dotación a la amortización	(196.936)	(36.422)	(146.510)	(510)	-	(380.378)
Bajas amortización acumulada	9.023	11.344	21.824	462	-	42.653
Trasposos amortización (Notas 7 y 8)	(18.916)	(699)	(83)	-	-	(19.698)
Diferencia conversión amort.	1.868	760	-	-	-	2.628
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.410.408	442.967	1.783.617	3.376	182.784	13.823.152
A 30 de junio de 2016						
Coste o valoración	16.758.743	1.335.111	4.537.158	140.952	182.784	22.954.748
Amortización acumulada	(5.348.335)	(892.144)	(2.753.541)	(136.995)	-	(9.131.015)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.410.408	442.967	1.783.617	3.376	182.784	13.823.152

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La cuenta de resultados intermedia resumida consolidada a 30 de junio de 2017 incluye gastos por arrendamiento por importe de 2.544 miles de euros (30 de junio de 2016: 2.355 miles euros) y 474 miles de euros (30 de junio de 2016: 642 miles de euros) correspondientes a alquiler de inmuebles y maquinaria y otros, respectivamente.

Las principales adiciones que se han registrado a 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

A 30 de junio de 2017 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 25.291 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido la “Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R” en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, la “Adecuación de la pista” del aeropuerto de Son Bonet y la remodelación de los accesos al aeropuerto de *London Luton*.

Respecto a la puesta en funcionamiento lo más significativo ha sido la “Renovación de solados en la planta P10 del Terminal T1” del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la “Renovación de la terminal de carga” del aeropuerto de Gran Canaria, la “Adecuación de las puertas H1 y H2” del aeropuerto de Palma de Mallorca, las “Actuaciones en campo de vuelo necesarias para la certificación” del aeropuerto de Santiago de Compostela y los “Accesos y el aparcamiento en altura o *multi-storey*” del aeropuerto de London-Luton.

A 30 de junio de 2016 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 15.912 miles de euros. Las principales altas del período fueron la remodelación y adecuación de las salas VIP del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la regeneración del pavimento de la pista de vuelo del aeropuerto de Ibiza y la nueva pasarela peatonal del aeropuerto de Vigo. Además, se puso en servicio la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza.

Las bajas de terrenos y construcciones a 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 corresponden, principalmente, a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para Aena (véase Nota 17).

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más importantes a 30 de junio de 2017 son:

- Suministro con instalación de pasarelas de embarque en los módulos A y C en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- La renovación de diversos elementos relacionados con el Sistema de Información al Pasajero (SIP) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Tenerife Sur, A Coruña y Fuerteventura.
- Nuevas luces aeronáuticas y señalización vertical en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de transformadores y balizamiento de la pista 06L-24R en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- La adquisición de dos nuevos vehículos autoextintores en el aeropuerto de Valladolid.
- La ampliación del sistema de CCTV en varias zonas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Nuevos equipos para mostradores de facturación y puestos *auto check-in* en varios aeropuertos de la red.

Las adiciones más representativas a 30 de junio de 2016 correspondieron a:

- La ampliación de la red multiservicio del aeropuerto de Gran Canaria.
- Adecuación del balizamiento en eje de rodadura y barras de ala y obstáculos en el aeropuerto de Alicante.
- La sustitución de varios ascensores en las terminales del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La sustitución de escaleras y pasillos rodantes en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La sustitución de varios puestos de autofacturación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- El equipamiento de redes de comunicaciones del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- La remodelación del anillo del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura.

Las bajas registradas en el primer semestre de 2017 han sido motivadas en su mayoría por la sustitución de instalaciones y equipos de varios aeropuertos de la red.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Inmovilizado en curso

Las principales adiciones de inmovilizado en curso se refieren a los trabajos de “Regeneración y eliminación de obstáculos” del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, una parte de la “Regeneración del pavimento de la pista 07L-25R” en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Adecuación del campo de vuelos” del aeropuerto de La Palma, y la “Construcción de una terminal de carga” en el aeropuerto de Tenerife Norte. En el aeropuerto de Luton, continúan las inversiones en el Proyecto Curium. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de áreas comerciales.

Las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 30 de junio de 2017 en España son los trabajos de la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus, las actuaciones en los campos de vuelos relativas a la seguridad operacional en el aeropuerto de Ibiza, y la sustitución de varios equipos de asistencia a aeronaves, la adecuación de las puertas H6, H7 y H8 y el equipamiento de las nuevas redes de comunicaciones del aeropuerto de Palma de Mallorca; y, fuera de España, las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad de la terminal del aeropuerto de *London Luton*.

En cuanto al primer semestre de 2016, las inversiones más significativas en el en España fueron: la regeneración del pavimento de la calle T del aeropuerto de Tenerife Sur, la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y los trabajos para el cumplimiento de los requerimientos de seguridad operacional del aeropuerto de Gran Canaria. Y, fuera de España, las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad del aeropuerto de *London Luton*, que afecta al edificio terminal y sus accesos y a los aparcamientos.

Las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 30 de junio de 2016 en España eran los trabajos en el área de nuevo terminal del aeropuerto de Santiago, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Reus y el suministro e instalación de nuevas pasarelas de embarque del aeropuerto de Málaga Costa del Sol; y, fuera de España, las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad del aeropuerto de *London Luton*.

Bajas de inmovilizado no financiero

Las bajas de inmovilizado producidas en el primer semestre del ejercicio 2017 con imputación a resultados afectan, principalmente, al inmovilizado material, y han dado lugar a un resultado negativo total de 3.981 miles de euros, que coincide con el valor neto contable de diversos activos (-4.341 miles de euros) y el resultado positivo obtenido en la recompra de equipos por parte de proveedores (+360 miles de euros). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 17) por importe total de 47.832 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 1.883 miles de euros.

Las bajas de inmovilizado producidas en el primer semestre del ejercicio 2016 con imputación a resultados afectaron, principalmente, al inmovilizado material, y dieron lugar a un resultado negativo total de 2.079 miles de euros, que coincidía con el valor neto contable de diversos activos (-2.377 miles de euros) y el resultado positivo obtenido en la recompra de equipos por parte de proveedores (+298 miles de euros). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que fueron realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 17) por importe total de 791.329 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.038 miles de euros.

Capitalización de intereses

A 30 de junio de 2017 el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 247 miles de euros (30 de junio de 2016: 330 miles de euros).

Deterioro de valor de inmovilizado material

A 31 de diciembre de 2016 y de 2015 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2016	2015
Tasa de crecimiento	1,50 %	2,00 %
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98 %	7,11 %
Tasa de descuento después de impuestos	5,23 %	5,33 %

El Grupo realizó los cálculos de valor recuperable sobre la base de los resultados aprobados por la dirección, teniendo en cuenta las proyecciones incluidas en el DORA (ver Nota 3), para el periodo de cinco ejercicios (2017-2021) contemplado en dicho DORA.

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

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

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2016, se puso de manifiesto que no se presentaban riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección consideró que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

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

A 30 de junio de 2017, el Grupo no ha realizado el test de deterioro, sino que ha revisado los resultados del primer semestre y ha evaluado si hay cambios significativos que pudiesen indicar la existencia de indicios de deterioro del valor del inmovilizado material. En este sentido, durante los primeros seis meses del año se ha experimentado una mejora en

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

la evolución del tráfico de pasajeros (+9,7 %) y de operaciones (+5,8 %) respecto del mismo período del ejercicio anterior, que, junto a la buena evolución del negocio comercial y la continuación de la política de contención de costes puesta en marcha en ejercicios anteriores, ha producido una mejora en los ingresos (+8,3 %) y en el EBITDA del segmento aeroportuario (+ 14,7%). Tales incrementos superan a los que se contemplaron en el escenario considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2016. Todo ello ha tenido un impacto positivo en los resultados de los primeros seis meses de 2017.

El efecto conjunto de todo lo antes indicado lleva a concluir que no existen indicios de deterioro.

Contratos de arrendamiento financiero

A 30 de junio de 2017 la partida de inmovilizado material incluye una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario, -a 30 de junio de 2016 incluía también un sistema automatizado de inspección de vuelo-, cuyos importes se muestran a continuación:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	23.737	27.645
Amortización acumulada	(8.323)	(10.142)
Importe neto en libros	15.414	17.503

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, Matarán, 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:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
- Activos no corrientes	246.577	253.417
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	246.577	253.417

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
- Ingresos	13.615	11.395
- Gastos	(21.420)	(21.272)
Beneficio después de impuestos	(7.805)	(9.877)

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

Inmovilizado sujeto a garantías

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

Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones objeto de la aportación no dineraria señalada en la Nota 1 han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” que no estén afectos a los servicios de

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por Aena y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20 Cuentas anuales consolidadas ejercicio 2016).

7 Activos intangibles

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2017								
Coste	17.410	1.608	236.813	1.872	506.025	136.048	37.003	936.779
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.072)	(1.498)	(201.106)	-	(69.004)	(133.452)	-	(411.132)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	11.338	110	35.707	1.872	437.021	2.596	37.003	525.647
Altas	17	-	8.138	-	-	-	6.581	14.736
Bajas	(11)	-	(99)	-	-	(34)	-	(144)
Trasposos (Nota 6 y 8)	-	-	(637)	-	-	26	(154)	(765)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(15.383)	-	-	(15.383)
Dotación a la amortización	(340)	(110)	(8.695)	-	(15.192)	(457)	-	(24.794)
Bajas amortización acumulada	4	-	98	-	-	34	-	136
Trasposos de amortización (Nota 6 y 8)	-	-	418	-	-	-	-	418
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	2.422	-	-	2.422
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	11.008	-	34.930	1.872	408.868	2.165	43.430	502.273
A 30 de junio de 2017								
Coste	17.416	1.608	244.215	1.872	490.642	136.040	43.430	935.223
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.408)	(1.608)	(209.285)	-	(81.774)	(133.875)	-	(432.950)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	11.008	-	34.930	1.872	408.868	2.165	43.430	502.273

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2016								
Coste	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	12.197	375	37.870	1.872	541.193	3.521	37.736	634.764
Altas	16	-	3.696	-	-	2	3.692	7.406
Bajas	(11)	-	(581)	-	-	(30)	(174)	(796)
Traspasos (Nota 6 y 8)	(357)	-	1.433	-	-	41	(1.579)	(462)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(65.265)	-	-	(65.265)
Dotación a la amortización	(346)	(132)	(9.709)	-	(17.115)	(511)	-	(27.813)
Bajas amortización acumulada	5	-	519	-	-	30	-	554
Traspasos de amortización (Nota 6 y 8)	134	-	23	-	-	-	-	157
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	6.293	-	-	6.293
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.638	243	33.251	1.872	465.106	3.053	39.675	554.838
A 30 de junio de 2016								
Coste	17.366	1.608	225.528	1.872	520.289	136.143	39.675	942.481
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.728)	(1.365)	(192.277)	-	(55.183)	(133.090)	-	(387.643)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.638	243	33.251	1.872	465.106	3.053	39.675	554.838

A 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados a 30 de junio de 2017 y de 2016, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Aplicaciones informáticas	9.210	7.852
Otro inmovilizado intangible	34.220	31.823
Total	43.430	39.675

Las principales adiciones del primer semestre del ejercicio 2017, así como del mismo período del ejercicio 2016, en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” e “Inmovilizado Intangible en curso” corresponden a adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas de los servicios centrales de aeropuertos, destacando en junio de 2017 la actualización de licencias de productos de Microsoft, y en 2016 el sistema integral de gestión de aparcamientos de los aeropuertos.

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge, principalmente, los planes directores y especiales de los aeropuertos. El epígrafe “Inmovilizado intangible en curso” recoge, principalmente, planes directores y especiales de los aeropuertos en curso, así como aplicaciones informáticas en desarrollo.

A 30 de junio de 2017 se ha activado un total de 18 miles de euros (30 de junio de 2016: 39 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Concesiones de servicios

El epígrafe “Concesiones de servicios” incluye las concesiones de los helipuertos de Ceuta y Algeciras, que se contabilizan conforme a lo indicado en la Nota 2.24 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016. El Grupo explota los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, cuyas 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 integran globalmente, desde el 16 de octubre de 2014, 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. 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 30 de junio 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 que establece la CINIIF12 para su consideración como concesión de servicio (ver Nota 2.24 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015), dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados, sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo de acuerdo con la NIC 17.

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

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

El importe recuperable de una unidad generadora de efectivo se determina basándose en cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones financieras incluidas en el DORA, para el período de cinco años 2017-2021. Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del sexto año se calculan utilizando una tasa constante de crecimiento esperado, considerando las estimaciones de crecimiento del tráfico aéreo contenidas en el DORA (CAGR del 1,8 % de tráfico de pasajeros para el período 2022-2031). A 30 de junio de 2017, la dirección ha efectuado una revisión de las proyecciones y resultados de los seis meses transcurridos de 2017 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 fueron las siguientes:

	2016	2015
Tasa de crecimiento	1,50 %	2,00 %
Tasa de descuento antes de impuestos	6,98 %	7,11 %
Tasa de descuento después de impuestos	5,23 %	5,33 %

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2016 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 2016, se puso de manifiesto que no se presentaban riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección consideró que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro. A 30 de junio de 2017 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre no identificando indicios de deterioro.

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estimó al cierre del ejercicio 2016 el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtuvo un importe recuperable que superó el valor en libros de dicho inmovilizado. También se realizó, al cierre de 2016 y 2015, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis (crecimiento de ingresos derivados de pasajeros, tasa de inflación, tasas de descuento). Basándose en todo ello, la Dirección del Grupo consideró que el importe recuperable, calculado a 31 de diciembre de 2016 y 2015, era superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

A 30 de junio de 2017 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre, y en especial las cifras de crecimiento del tráfico, que no se han visto afectadas por los resultados del referéndum celebrado hace un año en el Reino Unido ("Brexit") (Nota 3.1), siguiendo en España la tendencia al alza del número de pasajeros con origen o destino en Reino Unido, y el tráfico del aeropuerto de London Luton, que ha continuado creciendo de forma significativa.

El efecto conjunto de todo lo antes indicado lleva a concluir que no existen indicios de deterioro.

Fondo de comercio derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2016 no se detectó 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 realizaron análisis de sensibilidad sobre cambios razonablemente posibles en las principales variables de valoración, y el valor recuperable se mantuvo en todos los casos por encima del valor neto contable.

A 30 de junio de 2017 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre, analizando también los posibles impactos negativos sobre el tráfico y la tasa de descuento derivados de los resultados del reciente referéndum celebrado en el Reino Unido, según se ha explicado en el párrafo anterior, no identificando indicios de deterioro.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
A 1 de enero de 2017			
Coste o valoración	223.689	6.058	229.747
Amortización	(82.011)	(5.803)	(87.814)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2017	135.435	255	135.690
Altas	103	-	103
Traspasos (Nota 6 y 7)	5.745	-	5.745
Dotación a la amortización	(2.084)	(20)	(2.104)
Traspasos de amortización (Nota 6 y 7)	(2.768)	-	(2.768)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	136.431	235	136.666
A 30 de junio de 2017			
Coste o valoración	229.537	6.058	235.595
Amortización	(86.863)	(5.823)	(92.686)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2017	136.431	235	136.666
A 1 de enero de 2016			
Coste o valoración	267.379	6.315	273.694
Amortización	(96.323)	(5.862)	(102.185)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	164.813	453	165.266
Altas	628	-	628
Bajas	(50)	-	(50)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(45.600)	(257)	(45.857)
Dotación a la amortización	(2.525)	(30)	(2.555)
Bajas amortización acumulada	36	-	36
Traspasos de amortización (Nota 6 y 7)	19.432	109	19.541
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	136.734	275	137.009
A 30 de junio de 2016			
Coste o valoración	222.357	6.058	228.415
Amortización	(79.380)	(5.783)	(85.163)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	136.734	275	137.009

A 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. A 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 el Grupo tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, naves, hangares). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

A 30 de junio del ejercicio 2017 se han traspasado desde el inmovilizado material a inversión inmobiliaria aquellas propiedades que se encuentran arrendadas a terceros o cuentan con un plan para ser arrendadas, habiéndose iniciado el desarrollo para su comercialización, por un valor neto contable total de 2.977 miles de euros, y con un valor razonable de 15.041 miles de euros.

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

	30 de junio 2017	30 de junio 2016
Ingresos derivados de rentas	29.085	31.182
Gastos directos de explotación	(19.871)	(20.393)

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias del Grupo es el siguiente, a las fechas indicadas:

	30 de junio 2017	31 de diciembre 2016
Terrenos	325.236	325.236
Construcciones	408.883	393.842
Total	734.119	719.078

El Grupo encargó a una empresa de tasación independiente (Jones Lang Lasalle) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo a 31 de diciembre de 2016 con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. La valoración de los activos se ha realizado de acuerdo con las Normas de Regulación de la Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS) comprendidas en el llamado "Red Book"- Manual de Valoraciones, así como lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad número 40 (NIC 40- Inversiones inmobiliarias), sobre la base del valor de mercado, definido como el valor estimado que debería obtenerse por la propiedad en una transacción efectuada en la fecha de valoración entre un vendedor y un comprador dispuestos e independientes entre sí, tras un periodo de comercialización razonable, y en la que ambas partes hayan actuado con conocimiento, prudencia y sin coacción alguna.

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

Las rentabilidades se obtienen a partir de una combinación del análisis de inversiones similares formalizadas cuyos precios por lo general vienen fijados por el mercado en función de la rentabilidad bruta y la experiencia general y el conocimiento del mercado, aunque es preciso tener en cuenta el perfil de la rentabilidad de la inversión a lo largo del tiempo, especialmente por lo que se refiere a la rentabilidad inicial en el momento de la valoración.

Sobre los flujos de ingresos previstos brutos, se realizaron los ajustes oportunos para reflejar gastos no recuperables. Dado que no es posible saber con certeza si se van a producir periodos de desocupación en el futuro, ni su duración, se ha elaborado la previsión basándose en la calidad y ubicación del edificio, y generalmente se adopta un periodo de arrendamiento medio si no se dispone de información sobre las intenciones futuras de cada inquilino.

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

Todas las valoraciones reflejan el precio que sería aplicable en un contrato de venta y representan por lo tanto el valor neto, sin tener en cuenta los costes de traspaso. De acuerdo con la práctica habitual, se dedujo de la cifra bruta de la

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

valoración un importe correspondiente a los costes habituales del comprador, para obtener un importe neto de valoración.

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

Se considera que durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, no han surgido circunstancias que hayan afectado a las premisas de la valoración descritas con anterioridad, de modo que no ha sido necesario realizar una nueva tasación.

9 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

El detalle y movimiento del epígrafe correspondiente a los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 es el siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2017								
	Valor inicial de la participación a 1 de enero de 2017	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados períodos	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)	Valor final de la participación
SACSA	4.490	-	1.823	(1.711)	(382)	-	-	4.220
AMP (**)	59.364	(4.682)	7.119	(8.921)	2.041	1	-	54.922
AEROCALI (*)	7.887	-	1.597	(5.068)	(244)	-	(31)	4.141
Total	71.741	(4.682)	10.539	(15.700)	1.415	1	(31)	63.283

30 de junio de 2016							
	Valor inicial de la participación a 1 de enero de 2016	Altas/Bajas (Reducción de capital) (Nota 2.2)	Aportación resultados períodos	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Otros (Pago impuesto sobre la riqueza)	Valor final de la participación
SACSA	3.219	-	1.452	(1.303)	127	-	3.495
AMP (**)	67.456	(1.472)	4.475	(3.126)	(4.166)	-	63.167
AEROCALI (*)	6.704	-	1.689	-	506	(70)	8.829
Total	77.379	(1.472)	7.616	(4.429)	(3.533)	(70)	75.491

(*) Inversión con control conjunto. 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, fundamentalmente, las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modificaron los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo, en el período 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.

(**) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2. ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de 754 miles de euros (30 de junio 2016: 825 miles de euros).

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017, el Grupo ha cobrado dividendos de sus asociadas por importe de 5.061 miles de euros (mismo período de 2016: 6.899 miles de euros).

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

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MBJ Airports Limited (“MBJA”), compañía que opera el aeropuerto Sangster Internacional (“MBJ”) de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un período de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. (“SCL”), operador del terminal internacional de Santiago de Chile hasta el 30 de septiembre de 2015.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas a fecha 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016, valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es la siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
30 de junio de 2017 (*)						
- SACSA	Colombia	35.176	24.040	18.689	4.810	37,89 %
- AMP	México	190.273	31.866	8.600	21.359	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	45.989	37.707	20.020	3.196	50,00 %
30 de junio de 2016 (*)						
- SACSA	Colombia	37.226	28.002	14.634	3.831	37,89 %
- AMP	México	186.841	3.696	6.629	13.427	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	44.814	27.157	2.807	3.377	50,00 %

(*) Los estados financieros a 30 de junio de 2017 y 2016 no están auditados. Los estados financieros de las asociadas recogen el resultado del mes de junio de 2017 presupuestado. A 30 de junio de 2016 los estados financieros de AMP y AEROCALI recogían el resultado del mes de junio de 2016 presupuestado.

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Activo no corriente	154.840	170.517
Activo corriente	35.433	10.509
Pasivo no corriente	-	-
Pasivo corriente	31.866	9.293
Ingresos ordinarios	8.600	14.603
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	21.359	27.896
Resultado global total	21.359	27.896

10 Instrumentos financieros

a) Instrumentos financieros por categoría

	30 de junio de 2017			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	354	354
Otros activos financieros	61.456	-	-	61.456
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 11)	325.394	-	-	325.394
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 12)	410.283	-	-	410.283
Total	797.133	-	354	797.487

	30 de junio de 2017			Total
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 15)	-	-	8.233.101	8.233.101
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 15)	-	-	23.376	23.376
Instrumentos financieros derivados (Nota 10.b)	-	93.062	-	93.062
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 14)	-	-	337.599	337.599
Total	-	93.062	8.594.076	8.687.138

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2016			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	354	354
Otros activos financieros	58.697	-	-	58.697
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 11)	306.660	-	-	306.660
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 12)	564.616	-	-	564.616
Total	929.973	-	354	930.327

	31 de diciembre de 2016			Total
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 15)	-	-	8.767.978	8.767.978
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 15)	-	-	24.645	24.645
Instrumentos financieros derivados (Nota 10.b)	-	136.546	-	136.546
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 14)	-	-	300.908	300.908
Total	-	136.546	9.093.531	9.230.077

b) Instrumentos financieros derivados

	30 de junio de 2017		31 de diciembre de 2016	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés ENAIRE transferidas a AENA – Cob. FE	-	93	-	176
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena	-	87.589	-	129.506
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	5.380	-	6.864
Total	-	93.062	-	136.546
Parte corriente	-	38.151	-	39.651
Parte no corriente	-	54.911	-	96.895

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente a 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 es el que se muestra en el cuadro anterior.

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

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016 los derivados de cobertura cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, sin que exista inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Permutas de tipo de interés

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

De acuerdo con lo descrito en la Nota 15 existe un contrato de financiación entre la entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena S.M.E., S.A. por el que se transfiere la financiación asignada a Aena S.M.E., 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 ENAIRE y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato ENAIRE. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena S.M.E., S. A. y ENAIRE, 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.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sus principales características a 30 de junio de 2017 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 0,98 % contra tipo de interés variable	66.500	13-12-12	13-12-12	13-12-17	13-12-12

Sus principales características a 31 de diciembre de 2016 eran las siguientes:

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

De la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende a 66.500 miles de euros, se transfiere a Aena el 66,67 %. Los importes del principal nominal de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 30 de junio de 2017 ascienden a 14.778 miles de euros (31 de diciembre 2016: 14.778 miles de euros).

A 30 de junio de 2017, el tipo de interés fijo de la permuta es del 0,98 % (2016: 0,98 %) y el tipo de interés variable es el EURÍBOR 6 Meses (2016: EURÍBOR 6 Meses). Estos préstamos y derivados de la matriz tenían 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 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 89 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016: 1.376 miles de euros) (véase Nota 20).

- Derivados de Aena S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 3, con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características a 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 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 0,144 % contra tipo de interés variable	290.000	19-12-16	27-12-16	15-12-20	19-12-16
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable	854.100	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable	3.041.833	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15

Los importes del principal nominal de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 30 de junio de 2017 ascienden a 3.225.033 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 3.378.707 miles de euros).

A 30 de junio de 2017, los tipos de interés fijos por permuta varían entre un 0,144 % y un 1,1735 % y los principales tipos de interés variables son EURÍBOR 3 y 6 meses. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 30 de junio de 2017 se irán transfiriendo a la cuenta de

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 20.243 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016: 20.747 miles de euros) (véase Nota 20).

- Derivados grupo LLAH III

El contrato de préstamo de LLAH I con entidades de crédito (Nota 15) exigía que el 70 % del nominal de los préstamos (esto es, 154 millones de libras) se cubriese a tipo fijo. Sobre la deuda con entidades de crédito mencionada en dicha Nota, el grupo LLAH III contrató diversos *swaps* de tipos de interés. Dichos *swaps* eran de tipo de interés fijo al 1,8525 % contra tipo de interés variable. Las principales características iniciales de los derivados del grupo LLAH III, eran las siguientes:

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

Con ocasión de la operación de refinanciación descrita en la Nota 15. c, se contrataron nuevos *swaps* por el 70 % del nuevo préstamo (159,6 millones de libras de principal nominal), y con nuevo vencimiento a 7 años (con fecha marzo de 2022), de tipo de interés fijo al 1,685 % contra tipo de interés variable y cuyo valor reconocido en pasivo a largo plazo a 30 de junio de 2017 asciende a 5.380 miles de euros (31 de diciembre de 2016: pasivo a largo plazo de 6.864 miles de euros).

Las características de estos nuevos *swaps* son las siguientes:

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11 Clientes y otras cuentas a cobrar

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	409.332	398.953
Derecho de crédito a recibir un inmueble	2.852	2.769
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(121.465)	(123.452)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	290.719	278.270
Clientes partes relacionadas (Nota 23.e)	2.123	3.115
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (Nota 23)	13.777	-
Deudores varios y otros activos	18.400	24.945
Personal	375	330
Activos por impuesto corriente	-	110.456
Otros créditos con las Administraciones Públicas	18.120	23.062
Total	343.514	440.178
Menos parte no corriente	2.778	2.599
Parte corriente	340.736	437.579

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

A 30 de junio de 2017 existen en este epígrafe 25.511 miles de euros denominados en moneda extranjera, de los cuales 23.599 miles de euros están denominados en libras esterlinas (31 de diciembre de 2016: 31.030 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 24.344 miles de euros denominados en libras esterlinas).

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:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Saldo inicial	123.452	121.742
Variaciones Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	(1.977)	1.723
Otros movimientos	(10)	(13)
Saldo final	121.465	123.452

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

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

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

En el epígrafe “Derecho de crédito a recibir un inmueble” se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 2.778 miles de euros a 30 de junio de 2017 (2.599 miles de euros a 31 de diciembre de 2016).

El epígrafe de “Otros créditos con las Administraciones Públicas” recoge a 30 de junio de 2017 un importe de 15.913 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a Aena (31 de diciembre de 2016: 13.860 miles de euros). En el período transcurrido de enero a junio de 2017 Aena ha cobrado 9.340 miles de euros de subvenciones FEDER (ejercicio 2016: 10.665 miles de euros por Subvenciones FEDER). El resto del epígrafe recoge a 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 saldos deudores por impuestos indirectos.

El epígrafe de Deudores varios recoge principalmente periodificaciones por gastos anticipados y deudores no comerciales, así como imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses. También recoge el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

12 Efectivo y equivalentes al efectivo

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Caja y bancos	410.283	564.616
Efectivo y equivalentes al efectivo	410.283	564.616

A 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados. A 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre 2016
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	1.719	721
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	29.739	24.052

13 Capital social, prima de emisión, reserva legal y reserva de capitalización

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de capital social y prima de emisión de la Sociedad a 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 son las siguientes:

	N.º de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 30 de junio de 2017	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 30 de junio de 2016	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 en ese momento.

El 6 de junio de 2011 el accionista único en aquel momento 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 en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 de estos estados financieros intermedios consolidados.

Por efecto de las anteriores decisiones, el capital social a 31 de diciembre de 2011 estaba constituido por 150.000.000 de acciones de valor nominal de 10 euros cada una. Desde entonces, no se han producido variaciones en el número de acciones, en el capital social o en la prima de emisión, siendo esta última de libre disposición.

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, en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2017 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible, a 30 de junio de 2017 las participaciones más significativas son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
TCI Fund Management Limited ¹	7,714 %

¹ The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,607 % a través de ciertos equity swaps (CFDS)

Tras la aprobación por la Junta General de Accionistas, en su reunión celebrada el 25 de abril de 2017, de la propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2016 efectuada por el Consejo de Administración, que incluía un reparto de dividendo de 574.500 miles de euros, a 30 de junio de 2017 la reserva legal asciende a 299.198 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 184.393 miles de euros) y se incluye en el epígrafe "Ganancias acumuladas". La reserva legal se ha dotado 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 esta 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 suficientes para este fin.

Igualmente, tras dicha aprobación, la Sociedad dota en 2017, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, una reserva de capitalización por importe de 28.160.226,08 euros, resultado de la aplicación de la reducción fijada en el citado artículo a la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2016, con el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de fondos propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos 5 años.

14 Proveedores y otras cuentas a pagar

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Proveedores	802	467
Acreedores varios	172.515	183.710
Acreedores partes relacionadas (Nota 23.e)	56.884	32.953
Proveedores de inmovilizado	85.376	61.359
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 23.e)	1.401	2.634
Personal	20.621	19.785
Pasivos por impuesto corriente	122.628	6.025
Seguridad Social y otros impuestos	118.328	19.848
Anticipos de clientes	117.999	112.264
	696.554	439.045

El saldo de este epígrafe crece, respecto al existente a 31 de diciembre de 2016, como consecuencia, principalmente, del Impuesto de Sociedades devengado a 30 de junio de 2017 por el Grupo fiscal constituido por la Sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional (Nota 21), registrado en la partida "Pasivo por impuesto corriente". Adicionalmente, el epígrafe "Seguridad Social y otros impuestos" recoge a 30 de junio de 2017, en aplicación de la CINIIF 21, los impuestos locales pendientes de pago que, a principio del ejercicio económico de 2017, se devengaron por el importe anual de los gravámenes afectados por dicha norma (ver Nota 19).

A 30 de junio de 2017 se incluyen en este epígrafe 59.733 miles de euros que originariamente se expresan en libras esterlinas (31 de diciembre de 2016: 62.402 miles de euros).

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

El 14 de febrero de 2013, Aena firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas libres de impuestos y *dutypaid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 30 de junio de 2017 el anticipo a corto plazo asciende a 55.787 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 51.283 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

incluye en el epígrafe “Otros pasivos a largo plazo”, asciende a 100.259 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 120.508 miles de euros). El saldo de “Anticipo de clientes” se incrementa a 30 de junio de 2017, respecto del saldo existente a 31 de diciembre de 2016, como consecuencia de la estacionalidad propia de la operativa aeroportuaria (ver Nota 2.5).

15 Deuda financiera

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 15.a)	6.408.152	7.487.181
Préstamos con entidades de crédito Aena (Nota 15.b)	599.876	-
Otros préstamos con entidades de crédito (Nota 15.c)	251.184	258.259
Préstamos con accionistas LLAHIII	52.749	54.403
Pasivos por arrendamiento financiero	21.307	22.649
Otros pasivos financieros	96.151	89.692
	7.429.419	7.912.184
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 15.a)	728.317	810.402
Intereses devengados Préstamo con entidades de crédito Aena	202	-
Otros préstamos con entidades de crédito (Nota 15.c)	66.191	40.383
Préstamos con accionistas LLAHIII	405	418
Pasivos por arrendamiento financiero	2.069	1.996
Otros pasivos financieros	29.874	27.240
	827.058	880.439
Total corriente y no corriente	8.256.477	8.792.623

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

	Flujos de efectivo							30 de junio de 2017
	31 de diciembre de 2016	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses/ Actualizaciones	Diferencias de cambio	
No corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 15.a)	7.487.181	-	-	-	(1.079.946)	917	-	6.408.152
Préstamos con ent. crédito Aena	-	600.000	(125)	-	-	1	-	599.876
Otros préstamos con ent. crédito	258.259	-	-	-	-	791	(7.866)	251.184
Préstamos con accionistas LLAH III	54.403	-	-	-	-	-	(1.654)	52.749
Pasivos arrendamiento financiero	22.649	-	-	-	(1.382)	302	(262)	21.307
Otros pasivos financieros	89.692	11.075	(4.681)	-	92	(27)	-	96.151
Total no corriente	7.912.184	611.075	(4.806)	-	(1.081.236)	1.984	(9.782)	7.429.419
Corriente								
Préstamo con ENAIRE (Nota 15.a)	810.402	-	(1.153.798)	(40.442)	1.079.946	32.209	-	728.317
Intereses devengados ent. crdto. Aena	-	-	-	-	-	202	-	202
Otros Préstamos con entidades crédito	40.383	28.004	(334)	(4.861)	-	5.445	(2.446)	66.191
Préstamos con accionistas LLAH III	418	-	-	(2.225)	-	2.225	(13)	405
Pasivos arrendamiento financiero	1.996	-	(1.486)	-	1.382	192	(15)	2.069
Otros pasivos financieros	27.240	2.796	(70)	-	(92)	-	-	29.874
Total corriente	880.439	30.800	(1.155.688)	(47.528)	1.081.236	40.273	(2.474)	827.058
Total Deuda Financiera	8.792.623	641.875	(1.160.494)	(47.528)	-	42.257	(12.256)	8.256.477

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, corresponden a amortización de principal por importe de 1.153.798 miles de euros, que incluye amortización anticipada de la deuda a tipo variable de DEPFA por 797.158 miles de euros (Nota 15.a). La variación en

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

los préstamos con entidades de crédito de Aena se corresponde a la nueva financiación adquirida por Aena con Entidades de Crédito en junio de 2017 (Nota 15.b). Los cobros por importe de 28.004 miles de euros en el epígrafe “Préstamos con entidades de crédito” se corresponden con el neto dispuesto en las pólizas de crédito del grupo LLAH III (Nota 15.c). El resto de variaciones en los préstamos con entidades de crédito y en los pasivos por arrendamiento financiero corresponden a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debe exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varía como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en Aena S.M.E., S.A.

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	30 de junio de 2017	31 diciembre de 2016	30 de junio de 2017	31 diciembre de 2016
Préstamo con ENAIRE (Nota 15.a)	6.408.152	7.487.181	6.433.197	7.372.180
Préstamos con entidades de crédito Aena	599.876	-	597.038	-
Otros préstamos con ent. de crédito	251.184	258.259	251.184	258.259
Préstamos con accionistas LLAH III	52.749	54.403	52.749	54.403
Pasivos por arrendamiento financiero	21.307	22.649	21.307	22.649
Otros pasivos financieros	96.151	89.692	96.151	89.692
Total	7.429.419	7.912.184	7.451.626	7.797.183

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más el diferencial del 0,64 % (2016: la curva cupón 0 más un diferencial del 1,14 %) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

A 30 de junio de 2017 la sociedad Aena dispone de 1.050.000 miles de euros en líneas de crédito no utilizadas (30 de junio de 2016: 1.000.000 miles de euros). A 31 de diciembre de 2016 disponía de 1.000.000 miles de euros.

Aena ha acordado con siete entidades la renovación de pólizas de crédito que vencían en julio de 2017, por importe de 750 millones de euros, pasando a tener vencimiento en marzo/mayo de 2019. Se ha firmado una nueva póliza por importe de 50 millones de euros, con vencimiento en marzo de 2019. Aena ha renovado otros 100 millones de euros el 13 de Julio y tiene previsto renovar otros 100 millones de euros el día 24 de Julio.

Los bancos e importes contratados para cada uno, la vigencia y el tipo de referencia a utilizar se indican a continuación:

Entidad bancaria	Importe	Euríbor	Vencimiento
BANKINTER	100.000	1M	31.03.2019
SABADELL	100.000	1M	31.03.2019
CAIXA	200.000	1M	31.03.2019
UNICAJA	100.000	1M	31.03.2019
KUTXA BANK	50.000	1M	31.03.2019
SANTANDER	100.000	1M	31.03.2019
BBVA	100.000	1M	29.07.2017
POPULAR	100.000	1M	31.05.2019
TARGO BANK	50.000	1M	29.07.2017
SOCIETE GENERALE	100.000	1M	31.07.2017
IBERCAJA	50.000	1M	31.03.2019
TOTAL	1.050.000		

Todos los importes se encuentran sin disponer.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Deuda financiera con matriz

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente		
Préstamo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.413.790	7.493.942
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(5.638)	(6.761)
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	6.408.152	7.487.181
Corriente		
Préstamo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	703.983	777.629
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(761)	(1.039)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	25.095	33.812
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	728.317	810.402
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	93	176
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.M.E., S.A. con ENAIRE	728.410	810.578
Total	7.136.562	8.297.759

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

	31 de diciembre de 2016	Flujos de efectivo			Trasposos corto/largo plazo	Devengo intereses	Variaciones valor razonable	30 de junio de 2017
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses				
No corriente								
Préstamo de Aena S.M.E, S.A. con ENAIRE	7.493.942	-	-	-	(1.080.152)	-	-	6.413.790
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(6.761)	-	-	-	206	917	-	(5.638)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	7.487.181	-	-	-	(1.079.946)	917	-	6.408.152
Subtotal deuda a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	7.487.181	-	-	-	(1.079.946)	917	-	6.408.152
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	777.629	-	(1.153.798)	-	1.080.152	-	-	703.983
Otros	(1.039)	-	-	-	(206)	484	-	(761)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	(40.442)	-	31.725	-	25.095
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	810.402	-	(1.153.798)	(40.442)	1.079.946	32.209	-	728.317
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	176	-	-	-	-	-	(83)	93
Subtotal deuda a corto plazo de Aena S.M.E., S.A. con ENAIRE	810.578	-	(1.153.798)	(40.442)	1.079.946	32.209	(83)	728.410
Total	8.297.759	-	(1.153.798)	(40.442)	-	33.126	(83)	7.136.562

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2015	Flujos de efectivo			Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	Variaciones valor razonable	30 de junio de 2016
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses				
No corriente								
Préstamo de Aena con ENAIRE	8.318.422	-	-	-	(425.019)	-	-	7.893.403
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(8.821)	-	-	-	124	852	-	(7.845)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	8.309.601	-	-	-	(424.895)	852	-	7.885.558
Derivados cobertura no corriente imputados desde ENAIRE	151	-	-	-	-	-	(64)	87
Subtotal deuda a largo plazo de Aena con ENAIRE	8.309.752	-	-	-	(424.895)	852	(64)	7.885.645
Corriente								
Préstamo con ENAIRE	1.125.488	-	(442.982)	-	425.019	-	-	1.107.525
Otros	(1.710)	-	-	-	(124)	543	-	(1.291)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	26.453	-	-	(39.109)	-	43.281	-	30.625
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	1.150.231	-	(442.982)	(39.109)	424.895	43.824	-	1.136.859
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	1.535	-	-	-	-	-	(1.275)	260
Subtotal deuda a corto plazo de Aena con ENAIRE	1.151.766	-	(442.982)	(39.109)	424.895	43.824	(1.275)	1.137.119
Total	9.461.518	-	(442.982)	(39.109)	-	44.676	(1.339)	9.022.764

Según se indica en la Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016, con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que Aena, S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público 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, autorizó a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena, S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial “ENAIRES” ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con Aena, S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumían en dicha Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016.

El desglose de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRES y Aena, S.M.E., S.A. son coacreditadas a 30 de junio de 2017, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades financieras	Importe
BEI	4.220.805
ICO	2.190.000
FMS	733.333
DEPFA	210.000
BBVA	30.300
BANKINTER	8.333
POPULAR	5.700
TOTAL	7.398.471

De los 7.398.472 miles de euros anteriores, Aena, S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRES” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria (Préstamo Espejo), que a 30 de junio de 2017 asciende a un importe de 7.117.773 miles de euros. El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRES por la financiación de los aeropuertos a 30 de junio de 2017, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 30 de junio de 2017
2017 (*)	343.490
2018	665.199
2019	666.959
2020	666.834
2021	579.564
Siguientes	4.195.727
TOTAL	7.117.773

El desglose de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRES y Aena son coacreditadas a 30 de junio de 2016, era el siguiente (en miles de euros):

Entidades financieras	Importe
BEI	4.579.750
ICO	2.345.000
DEPFA	1.166.667
FMS	800.000
BBVA	135.900
SABADELL	60.000
LA CAIXA	30.600
DEXIA SABADELL	75.000
BANKINTER	44.667
BANKIA	36.900
KFW	33.333
POPULAR	28.500
SANTANDER	18.000
SOCIETE GENERAL	17.100
TOTAL	9.371.417

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

De los 9.371.417 miles de euros anteriores, Aena adeudaba a la entidad pública “ENAIRES” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que a 30 de junio de 2016 ascendía a un importe de 9.000.928 miles de euros.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España, a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) n.º 575/2013. Dicha Circular tenía por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

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

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

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

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo 2017 Aena ha llevado a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y ha amortizado anticipadamente 797.160 miles de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable.

Como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 30 de junio de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 895.220 miles de euros, no esperándose impactos significativos por este concepto.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2017. Estos costes ascendieron a 11.800 miles de euros provisionados a 31 de diciembre de 2016 y fueron pagados el 22 de marzo de 2017.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda a corto y largo plazo con el accionista por la financiación de los aeropuertos a 30 de junio de 2017, está incluido en Nota 3.

(b) Préstamos con entidades de crédito Aena

Durante el primer semestre de 2017 se ha tomado deuda con diversas entidades por importe de 600.000 miles de euros con un vencimiento de 5 años. El régimen de tipo de interés de esta deuda es tipo fijo próximo al 0.70 % anual. El detalle a 30 de junio de 2017 es el siguiente:

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(c) Préstamos con entidades de crédito y préstamos con accionistas de LLAH III

Estos préstamos corresponden a la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. (ADI) y al grupo LLAH III. A 30 de junio de 2017, el total de deudas con entidades de crédito asciende a 317.375 miles de euros, pertenecientes en su totalidad al grupo LLAH III, de los cuales 251.184 miles de euros son deuda no corriente y 66.191 miles de euros son deuda corriente.

A 31 de diciembre de 2016, el total de deudas con entidades de crédito ascendía a 298.642 miles de euros (298.308 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III, y 334 miles de euros a ADI), de los cuales 258.259 miles de euros son deuda no corriente, perteneciente en su totalidad a LLAH III, y 40.383 miles de euros son deuda corriente (40.049 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Miles de euros (ADI)	-	334
Miles de libras esterlinas (grupo LLAH III)	317.375	298.308

A su vez, el importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en libras esterlinas por importe de 46.740 miles de libras, 53.154 miles de euros a tipo de cambio de 30 de junio de 2017 (31 de diciembre de 2016: 46.740 miles de libras, 54.402 miles de euros a tipo de cambio de cierre).

Según se explicaba en la Nota 20 de las Cuentas anuales consolidadas de 2016, con fecha 26 de febrero de 2015, el Grupo London Luton Airport Holdings III, decidió la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 285 millones de libras (préstamo *bullet* a cinco años de 220 millones de libras con vencimiento el 27 de noviembre del 2018, línea crediticia de 50 millones de libras para inversiones, y póliza de crédito de 15 millones de libras para circulante), así como la reestructuración del *swap* de tipos de interés existente por 154 millones de libras (ver Nota 10.b), con la finalidad de:

- Extender el vencimiento del préstamo bancario y de los *swaps*.
- Disminuir el coste financiero del préstamo.
- Incrementar la línea crediticia para inversiones con objeto de reflejar las necesidades de negocio del aeropuerto.
- Aumentar la flexibilidad financiera.

La nueva financiación, por un total de 318 millones de libras, se compone de:

- Préstamo *bullet* a 7 años de 228 millones de libras, para refinanciar el préstamo existente y pagar los costes de refinanciación. Un importe de 7,8 millones de libras pagadas en las operaciones de financiación y refinanciación figura ajustando el importe en libras del pasivo a 31 de diciembre de 2016.
- Línea crediticia de 75 millones de libras para financiar y refinanciar el plan de inversiones.
- Póliza de crédito de 15 millones de libras, para necesidades corporativas y de circulante.

En dicha nota se detallaban también las principales características de la nueva financiación y su comparación con la existente previamente.

(d) Pasivos por arrendamiento financiero

A 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo, 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 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Libras esterlinas	7.722	9.279

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Pasivos por arrendamiento financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	3.002	2.981
– Entre 1 y 5 años	11.655	12.360
– Más de 5 años	14.095	15.290
	28.752	30.631
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(5.376)	(5.986)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	23.376	24.645

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
– Menos de un año	1.278	1.995
– Entre 1 y 5 años	8.640	9.198
– Más de 5 años	13.458	13.452
Total	23.376	24.645

(e) Otros pasivos financieros

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

16 Impuestos diferidos

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	101.193	111.120
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	30.075	32.851
	131.268	143.971
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	80.305	83.078
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	3.398	6.912
	83.703	89.990
Activos por impuesto diferido (neto)	47.565	53.981

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

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
A 1 de enero	53.981	9.115
Impuesto (cargado)/abonado en cuenta de resultados	2.619	4.573
Impuesto (cargado)/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 21)	(10.146)	32.307
Ajuste tipos Inglaterra contra resultado	(363)	-
Reclasificaciones	345	476
Utilización créditos	(1.167)	(1.167)
Diferencias de cambio	2.326	7.593
Otros	(30)	302
Al final del período	47.565	53.199

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:

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas			Total
		deterioro	Derivados	Otros	
A 1 de enero de 2016	86.986	1.782	20.011	19.097	127.876
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(522)	1.145	-	122	745
Cargo directo a patrimonio neto	-	-	29.785	2.522	32.307
Utilización de créditos	(1.167)	-	-	-	(1.167)
Diferencias de cambio	-	-	(191)	(704)	(895)
A 30 de junio de 2016	85.297	2.927	49.605	21.037	158.866
A 1 de enero de 2017	82.685	2.747	35.042	23.497	143.971
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(1.937)	(645)	-	1.729	(853)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(10.916)	827	(10.089)
Cargo a pérdidas y ganancias tipos Inglaterra	-	-	-	(218)	(218)
Cargo directo a patrimonio neto	-	-	49	(106)	(57)
Cargo a Reservas	-	-	(1)	-	(1)
Utilización de créditos	(1.167)	-	-	-	(1.167)
Diferencias de cambio	-	-	(42)	(276)	(318)
A 30 de junio de 2017	79.581	2.102	24.132	25.453	131.268

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Otros	Total
A 1 de enero de 2016	117.881	880	118.761
Reclasificaciones	(476)	-	(476)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.026)	-	(4.026)
Otros	(318)	-	(318)
Diferencias de cambio	(8.274)	-	(8.274)
A 30 de junio de 2016	104.787	880	105.667
A 1 de enero de 2017	89.110	880	89.990
Reclasificaciones	(346)	-	(346)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(3.472)	-	(3.472)
Cargo a pérdidas y ganancias tipos Inglaterra	145	-	145
Cargo a pérdidas y ganancias ajuste año anterior	30	-	30
Diferencias de cambio	(2.644)	-	(2.644)
A 30 de junio de 2017	82.823	880	83.703

A 30 de junio de 2017 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto de Sociedades:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente a 1 de enero de 2016	Importe reconocido en 2016	Importe registrado generado en 2016	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2016	Importe reconocido en 2017	Importe aplicado	Importe pendiente a 30.06.2017
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2016	2031	-	10.466	-	(10.466)	-	-	-	-
	2017	2032	-	-	-	-	-	3.072	(3.072)	-
Deducción doble imposición internacional	2016	-	-	270	-	(270)	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-	164	(164)	-
Subtotal			-	10.736	-	(10.736)	-	3.236	(3.236)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad amortización (3)	2016	-	-	2.335	-	(2.335)	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-	1.167	(1.167)	-
Total			-	13.071	-	(13.071)	-	4.403	(4.403)	-

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

(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos, el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley del Impuesto de Sociedades, Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización.

(3) Los 1.167 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en el primer semestre de 2017, no minoran el gasto por impuesto de dicho periodo dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Notas 21 y 31 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17 Provisiones y contingencias

a) Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en los estados financieros intermedios resumidos consolidados los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	8.211	8.097
- Premios de jubilación anticipada	514	498
- Planes de pensiones LLAOL	55.780	44.470
Pasivos por prestaciones a los empleados	64.505	53.065
- Otros Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
Total pasivos en balance	64.505	53.065
	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:		
- Premios de permanencia	288	264
- Premios de jubilación anticipada	12	10
- Planes de pensiones de aportación definida	-	11
- Planes de pensiones de LLAOL	8.932	2.040
	9.232	2.325
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia	-	-
- Planes de pensiones de LLAOL	3.574	25.073
- Premios de jubilación anticipada	-	-
	3.574	25.073

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Planes de pensiones de LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convierten en miembros diferidos del mismo y dejan de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesan las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

El impacto de este cierre del plan sobre el patrimonio y los resultados consolidados a 30 de junio de 2017 ha sido de 6,935 millones de libras (8.935 miles de euros al tipo medio del período utilizado). De no haber sido por este hecho y otros menores el coste normal por servicios pasados habría ascendido solo a 513 miles de libras (596 miles de euros al tipo medio del período utilizado).

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

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2016	168.805	168.805
Gasto/(Ingreso) por intereses	2.212	2.212
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	8.932	8.932
	11.144	11.144
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	3.574	3.574
	3.574	3.574
Diferencias de conversión	(5.409)	(5.409)
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	175	175
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(1.890)	(1.890)
A 30 de junio de 2017	176.399	176.399

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2016	(124.335)	(124.335)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(1.575)	(1.575)
Rendimiento esperado fondos afectos	668	668
	(907)	(907)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	3.781	3.781
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan por la empresa	(870)	(870)
Contribuciones de participantes en el Plan	(175)	(175)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	1.887	1.887
A 30 de junio de 2017	(120.619)	(120.619)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	55.780	55.780

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales en miles de euros:

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos		
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,5 %	(19.203)	22.672
Tasa de crecimiento de pensiones	0,5 %	12.863	(13.447)
		Incremento de un año	Disminución de un año
Esperanza de vida	1 año	3.564	(3.359)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL ha acordado realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de Marzo de 2023. La próxima aportación al Plan, por importe de 2.252 miles de libras, se realizará antes del 31 de diciembre de 2017, con un ingreso adicional de 1.748 miles de libras en una cuenta de depósito, o bien directamente al Plan a discrecionalidad de la Compañía.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe correspondiente a los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2017	81.012	36.553	14.624	57.713	72.205	262.107
Dotaciones	3.645	2.744	160	4.268	20.678	31.495
Reversiones/Excesos	(13.269)	(15.034)	(45)	(29.785)	(3.940)	(62.073)
Aplicaciones	(3.114)	(3.937)	(639)	(5.828)	(68.267)	(81.785)
A 30 de junio de 2017	68.274	20.326	14.100	26.368	20.676	149.744

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo a 1 de enero de 2016	128.459	34.483	17.367	1.033.922	50.601	1.264.832
Dotaciones	-	5.066	201	12.750	35.517	53.534
Incremento por descuento	142	-	-	-	-	142
Reversiones/Excesos	(15.449)	(6.338)	(3.359)	(985.464)	(4.504)	(1.015.114)
Aplicaciones	(6.407)	(700)	(475)	(1.660)	(46.096)	(55.338)
A 30 de junio de 2016	106.745	32.511	13.734	59.548	35.518	248.056

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
No corriente	84.833	133.639
Corriente	64.911	128.468
Total	149.744	262.107

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 64.330 miles de euros (30 de junio de 2016: 100.361 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconocen 3.944 miles de euros (30 de junio de 2016: 6.384 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama, de forma que el total de la provisión por actuaciones medioambientales a 30 de junio de 2017 asciende a 68.274 miles de euros (30 de junio de 2016: 106.745 miles de euros).

La reversión acontecida durante los primeros seis meses de 2017 por importe de 13.269 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 7.654 euros (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estima un coste de 16.543 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto), frente a los 9.451 euros utilizado en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

A 30 de junio de 2016, la reversión por importe de 15.449 miles de euros se relacionaba, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 11.196 euros,

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

frente a los 12.407 euros utilizado en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015. Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

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

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

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

En los aeropuertos en los que se han aprobado servidumbres acústicas (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca), se estima en 321 viviendas (todas ellas correspondientes al 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 estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, ha finalizado el trámite de información pública de las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, estando pendiente la tramitación de los Reales Decretos de aprobación por parte del Ministerio de Fomento. La estimación del incremento de viviendas a incluir en sus respectivos censos de PAAs es de 2.742 en total para el conjunto de ellos. Dichas viviendas no están contempladas en las provisiones al no haberse aprobado todavía las correspondientes servidumbres acústicas. 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 2017-2020.

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.

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 corto o largo plazo. A 30 de junio de 2017 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 2.744 miles de euros, correspondían, principalmente, a reclamaciones de origen laboral (1.193 miles de euros), diversas reclamaciones de arrendatarios de locales y terrenos (942 miles de euros) y reclamaciones de contratistas de obras (516 miles de euros).

Durante el período enero-junio de 2017, las reversiones por importe de 15.034 miles de euros corresponden, principalmente, a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con constructoras por importe de 10.604 miles de euros para las que se estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones (4.430 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente disminuyendo los gastos de personal a causa de diversas sentencias laborales favorables obtenidas (1.946 miles de euros), o bien en el epígrafe “Exceso de provisiones”.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Entre las aplicaciones, destaca el pago en el período de 2.966 miles de euros correspondiente a un Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, recibida y provisionada por un importe de 3.017 miles de euros durante el ejercicio 2016, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015.

A 30 de junio de 2016 las dotaciones efectuadas por el Grupo correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales (ver, más adelante, apartado c) de esta Nota 17 relativo a pasivos contingentes por reclamaciones de compañías aéreas).

Durante el período enero-junio de 2016, las reversiones por importe de 6.338 miles de euros correspondían, principalmente, a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con constructoras por importe de 5.092 miles de euros, por lo que se procedió 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 (1.246 miles de euros) se abonaron en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente en su epígrafe “Exceso de provisiones”.

Los directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, surjan pasivos adicionales que puedan afectar significativamente a estos estados financieros intermedios consolidados.

Provisiones para impuestos

Dentro de este 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 los estados financieros intermedios consolidados.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de resultados intermedia consolidada, en su epígrafe “Exceso de provisiones”, se relaciona principalmente con prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor de la Sociedad dominante.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un resultado 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 30 de junio de 2017 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 14.233 miles de euros a 30 de junio de 2017, de los cuales 8.876 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 5.357 miles de euros a intereses de demora devengados a 30 de junio de 2017, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (30 de junio de 2016: 22.717 miles de euros, de los cuales 15.981 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 6.736 miles de euros a intereses de demora devengados a 30 de junio de 2016, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Existen provisiones adicionales por importe de 12.135 miles de euros, correspondientes a otros contenciosos menores en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en otros aeropuertos de la red.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017 son consecuencia del resultado favorable a Aena, como consecuencia principalmente de diversas sentencias, de varios procedimientos que se consideró en su momento, por la experiencia en supuestos similares, que se resolverían de manera contraria a los intereses de Aena.

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

En relación con los 3 procedimientos mencionados, Aena recibió sendas notificaciones de Sentencias, favorables a sus intereses, del Tribunal Supremo fechadas los días 20 y 27 de junio de 2016 en relación con las Resoluciones del Ministerio de Fomento de 12 de noviembre de 2010 y la notificada el 15 de febrero de 2011, antes mencionadas, por las que se desestimaba el recurso de alzada interpuesto por varios expropiados contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de varias fincas expropiadas en relación con el proyecto de expansión del Aeropuerto de Madrid-Barajas. En consecuencia, se estimó que el riesgo de estos procedimientos era inexistente, y se procedió a revertir las provisiones citadas por el total del importe de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros se abonaron al valor de los terrenos contra los que se dotó en su día, y el resto, 204.886 miles de euros, dieron lugar a un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

En resumen, del total de reversiones señalado en esta provisión a 30 de junio de 2016, por importe de 985.464 miles de euros, 770.788 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -214.676 miles de euros- se abonaron en la cuenta de resultados intermedia consolidada, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones”.

El gasto de intereses por expropiaciones a 30 de junio de 2017, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, tiene un efecto positivo en la cuenta de pérdidas y ganancias, ascendiendo a 1.565 miles de euros (30 de junio de 2016: ingreso de 202.568 miles de euros) (véase Nota 20).

Otras provisiones de explotación

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y que se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.
- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

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

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

A 30 de junio de 2017 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a un saldo de 20.676 miles de euros (30 de junio de 2016: 35.518 miles de euros).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) Pasivos contingentes

A 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia del transcurso normal de su negocio, que la dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos 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 “Provisiones para actuaciones medioambientales”, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015, la Sociedad mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

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

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

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

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

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

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, el día 12 de junio de 2017, se ha recibido Diligencia de Ordenación de fecha 9 de junio de 2017, en la que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid formula requerimiento solicitando que (i) en término de diez días se le informe de quién es el órgano responsable de la ejecución y (ii) en término de dos meses se proceda a practicar las actuaciones que exija el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el fallo de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017.

En cumplimiento de la citada Diligencia se informará al Tribunal Superior de Justicia que la próxima actuación a realizar será la evaluación de los niveles de ruido, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento 598/2014. Además, tal y como ha indicado el Tribunal Supremo, dicha evaluación se realizará comprobando el nivel de ruido en el interior de las viviendas.

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses de la Sociedad.

Actividades comerciales

A 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016 la Sociedad mantiene controversias legales con arrendamientos en aeropuertos de la red Aena que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en tramitación judicial.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección de la Sociedad no estima probable que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el período 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos el 95 % de las compañías. Adicionalmente:

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

A fecha 30 de junio de 2017, diversas compañías aéreas han presentado recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Audiencia Nacional ha resuelto la mayoría de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2.º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables han dado lugar a la dotación de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de esta misma Nota 17.b).

Por todo ello, la dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas adicionales en contra de la misma.

Otras reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 30 de junio de 2017 la dirección de la Sociedad dominante estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE 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 tienen consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público que, en consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, asciende a 179,33 millones de euros.

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2014 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 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312.000 miles de euros.

Con fecha 13 de mayo de 2015 Aena ha interpuesto recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de fecha 23 de abril de 2015 de la CNMC. En dicho Acuerdo, la CNMC establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo impugnado, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja (*dual till*), la reasignación de costes de actividades reguladas a comerciales que defiende el Acuerdo impugnado se corresponde al 40 % de la cantidad de 69,8 millones de euros, esto es, a una variación de 27,9 millones de euros. Este recurso ha sido declarado inadmisibile en primera instancia por los Autos de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015 de la Audiencia Nacional, que Aena ha recurrido en casación ante el Tribunal Supremo. El 21 de junio de 2017 fue notificada la Sentencia n.º 1082/2017, de 19 de junio, del Tribunal Supremo (recurso de casación n.º 4009/2015), por la que se estima el recurso de casación de Aena frente a los Autos de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015, dictados por esa Ilma. Sala en el P.O. 318/2015. Estos autos habían acordado inadmitir el presente recurso contencioso-administrativo, por estimar que se dirigía contra una actuación administrativa no susceptible de impugnación.

El fallo de la referida Sentencia del Tribunal Supremo expresamente indica en su apartado Segundo que:

“Se acuerda admitir el recurso contencioso-administrativo núm. 138/2015 interpuesto por la entidad Aena Aeropuertos S.A.U. contra el acuerdo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Sala de Supervisión Regulatoria, de 23 de abril de 2015 por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de Aena, debiendo la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional continuar la tramitación del referido recurso”.

En consecuencia, esta representación solicita que continúe la tramitación del procedimiento, se entregue a Aena copia del expediente administrativo y se nos emplace para formular demanda.

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Esta Resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de 23 de abril de 2015, a efectos de la propuesta de revisión tarifaria que se ha sometido a su aprobación por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2016. Contra esta Resolución, la Sociedad ha interpuesto recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. La tramitación de este recurso contencioso-administrativo ha quedado suspendida hasta la resolución del recurso de casación interpuesto por Aena contra los Autos de la Audiencia Nacional de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015. Hasta el momento la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, no ha levantado la suspensión.

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

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18 Subvenciones

Sin cambios significativos respecto a las cifras consignadas en las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2016. La imputación a resultados durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 ascendió a 24.472 miles de euros (30 de junio de 2016: 20.092 miles de euros).

19 Otros gastos de explotación

A 30 de junio de los ejercicios 2017 y de 2016, el detalle de los Otros gastos de explotación es el siguiente:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Arrendamientos y cánones	3.019	2.997
Reparación y conservación	123.273	126.094
Servicios profesionales independientes	20.518	16.216
Servicios Bancarios	311	541
Relaciones Públicas	2.824	2.508
Suministros	43.606	45.996
Otros servicios	70.922	68.761
Seguridad	68.475	65.946
Tributos	149.346	146.827
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 11)	(1.977)	5.457
Otros gastos de gestión corriente	25.803	28.470
Otros gastos de explotación	506.120	509.813

El epígrafe de “Otros gastos de explotación” recoge, en los primeros seis meses del ejercicio 2017, 47.503 miles de euros con origen en el Grupo LLAH III, de los cuales 24.420 miles de euros están incluidos en el epígrafe “Otros gastos de gestión corriente” (30 de junio de 2016: 45.825 miles de euros con origen en dicha participada, de los cuales 23.373 miles de euros están incluidos en el epígrafe “Otros gastos de gestión corriente”). En este epígrafe de “Otros gastos de gestión corriente” se recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de London Luton Airport (ver Nota 7), por importe de 24.301 miles de euros (30 de junio de 2016: 23.358 miles de euros); en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se incluye también la dotación efectuada a la provisión por responsabilidades relacionada con reclamaciones de compañías aéreas por importe de 4.111 miles de euros (ver Nota 17).

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

Por aplicación de la CINIIF 21, se ha reconocido en la partida de Tributos a principio del ejercicio económico de 2017 el importe anual de los gravámenes afectados por dicha norma, por un importe de 145.337 miles de euros (2016: 145.104 miles de euros).

A 30 de junio de 2017 se han recuperado saldos provisionados con clientes por importe de 6.953 miles de euros y se han deteriorado y dado de baja créditos comerciales por importe de 8.930 miles de euros (30 de junio de 2016: 9.622 miles de euros y 15.079 miles de euros, respectivamente).

Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, los “Otros gastos de explotación” se han mantenido en comparación con el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, como consecuencia de la continuidad en la aplicación 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, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, información al público, eficiencia energética, y en otros conceptos de gastos (comunicaciones, material de oficina, etc.), parcialmente compensados por el incremento del gasto por asistencias técnicas. El aumento en el epígrafe de Seguridad se debe al efecto del crecimiento en el tráfico de pasajeros.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los “Ingresos/ (Gastos) financieros netos” para los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y de 2016 es el siguiente:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(11.262)	(11.833)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(33.125)	(44.675)
Actualización de provisiones	(59)	(230)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Notas 6 y 7)	265	369
Total gastos financieros	(44.181)	(56.369)
	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 23. c)	417	3.484
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones (Nota 17.b)	1.565	202.568
Otros ingresos financieros	568	1.448
Total ingresos financieros	2.550	207.500
	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(2.829)	(7.961)
Deterioro activos financieros disponibles para la venta (Nota 23.c)	-	(3.143)
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo (Nota 10)	(20.333)	(22.124)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(23.162)	(33.228)
Ingresos/(Gastos) financieros netos	(64.793)	117.903

En el epígrafe de gastos financieros, los importes más significativos en el período de seis meses cerrado a 30 de junio de los ejercicios 2017 y 2016 corresponden a los gastos financieros por los préstamos con ENAIRE.

El epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” incluye 9.387 miles de euros en el primer semestre de 2017 (primer semestre de 2016: 9.992 miles de euros) correspondientes al grupo LLAH III; así como 205 miles de euros de intereses provisionados por posibles responsabilidades en litigios (30 de junio de 2016: 253 miles de euros).

La disminución de los gastos financieros del préstamo con ENAIRE se debe al descenso de la deuda media y al descenso del tipo de interés medio. La deuda media ha disminuido como consecuencia de la generación de flujo de efectivo y amortizaciones anticipadas realizadas. El tipo de interés medio ha disminuido por la bajada de los tipos de referencia Euríbor a tres y seis meses, política de amortizaciones anticipadas y revisiones de tipos de interés de préstamos BEI (ver Nota 3).

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

El epígrafe de ingresos financieros recoge beneficios por 1.565 miles de euros procedentes de intereses de demora en contenciosos expropiatorios (Nota 17).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21 Impuesto sobre las ganancias

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(152.012)	(165.128)
Cambio tipos Inglaterra	(363)	-
Otros ajustes	(484)	(1.590)
Total impuesto corriente	(152.859)	(166.718)
Impuesto diferido (Nota 16)	2.619	4.573
Deducciones generadas y activadas (Nota 16)	3.236	4.848
Impuesto sobre las ganancias	(147.004)	(157.297)

A 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016, los otros ajustes corresponden principalmente a ajustes negativos de ejercicios anteriores del grupo LLAH III y a retenciones en país de origen y ajustes negativos en la participada ADI.

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 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:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Resultado antes de impuestos	603.060	646.481
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(150.765)	(161.620)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	2.635	1.904
- Ingresos no sujetos a impuestos	-	-
- Efecto menores tasas aplicables a grupo LLAH III (19,5 % 20 %)	(532)	(184)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(322)	(173)
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente (nota 16)	3.236	4.848
- Ajuste ejercicios anteriores	(17)	-
- Ajuste tipos Inglaterra	(363)	-
- Ajustes negativos al impuesto	(813)	(1.588)
- Otros	(63)	(484)
Gasto por impuesto	(147.004)	(157.297)

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 25 % (2016: 25 %), salvo por los resultados correspondientes al grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 19,5 % (2016: 20 %).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2017			30 de junio de 2016		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	43.971	(10.867)	33.104	(122.364)	29.785	(92.579)
Ganancias y pérdidas actuariales	(4.242)	721	(3.521)	(14.014)	2.522	(11.492)
Otro resultado global	39.729	(10.146)	29.583	(136.378)	32.307	(104.071)
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 16)	-	(10.146)	-	-	32.307	-
	39.729	(10.146)	29.583	(136.378)	32.307	(104.071)

Otros asuntos:

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 30 de junio de 2017, con carácter general las sociedades del grupo Aena mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre el 30 de junio de 2013 y el 30 de diciembre de 2016 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2012 y siguientes.

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 de la normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a los Estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Asimismo se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2017.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

22 Resultados por acción

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

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Resultado atribuible a los accionistas (miles de euros)	460.922	492.300
N.º medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	3,07	3,28

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio, teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 30 de junio de 2017 y de 2016 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

El resultado por acción a 30 de junio de 2016 fué positivamente afectado por la reversión de 204.886 miles de euros de la provisión de intereses de demora en relación con determinados contenciosos expropiatorios (Nota 17.b) con impacto neto en resultados después de impuestos por importe de 153.665 miles de euros o 1,02 euros por acción. Por tanto, de no haberse producido la citada reversión, el resultado por acción a 30 de junio de 2016 habría ascendido a 2,26 euros por acción.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

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

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Prestación de servicios:		
- Entidad pública empresarial “ENAIRES”	832	687
- Empresas asociadas	3.580	3.054
- Empresas vinculadas	51	79
Total	4.463	3.820

(b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Servicios recibidos:		
- Entidad pública empresarial “ENAIRES”	69.936	73.084
- Empresas vinculadas	12.652	12.519
Total	82.588	85.603
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas grupo	96	-
- Empresas vinculadas	2.671	3.555
Total	2.767	3.555

El importe del servicio recibido de ENAIRES corresponde principalmente a servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta. A 30 de junio de 2017 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 69.465 miles de euros (30 de junio de 2016: 72.721 miles de euros). También se recoge en este epígrafe la contraprestación abonada por Aena en concepto de autorización especial de uso temporal del edificio de oficinas sito en Arturo Soria, titularidad de ENAIRES, por importe de 471 miles de euros por el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 (30 de junio de 2016: 471 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas para el 2017 y 2016, se relacionan en la Nota 34.b) de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2016.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
- Empresas vinculadas	417	3.484
Total	417	3.484

En el primer semestre de 2017 el grupo recibió un dividendo de *European Satellite Services Provider SAS* (ESSP SAS) de 417 miles de euros (30 de junio de 2016: 250 miles de euros).

El 15 de febrero de 2016 los accionistas de ACDL decidieron reducir el capital social, destinando a reservas de libre disposición 25.000 miles de libras y aprobando un dividendo por esta cantidad. El importe del dividendo reconocido por el Grupo ascendió a 3.234 miles de euros. A raíz de la desinversión efectuada en ACDL a través de TBI, el Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicha inversión que ascendió a 3.143 miles de euros (Nota 20). Este deterioro se generó como consecuencia de la disminución del valor recuperable de la inversión como consecuencia de la desinversión mencionada anteriormente.

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Vease dividendos recibidos de asociadas en Nota 9. A 30 de junio de 2017, el Grupo presenta un saldo de 13.777 miles de euros, correspondientes a dividendos a cobrar de dichas asociadas (Nota 11).

Durante el primer semestre de 2017 la sociedad dependiente LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 12.200 miles de GBP (13.869 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional ha percibido 7.048 miles de euros, y el resto, 6.821 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 24 Otra Información.

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

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	1.912	1.571
- Vinculadas	47	2
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	164	288
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 11)	2.123	1.861
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Vinculadas	7.613	7.855
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	50.672	24.243
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 14)	58.285	32.098

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

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 b). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" (véase Nota 14).

(f) Préstamos y derivados con partes vinculadas (Véase Nota 15)

24 Otra información

Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2017 y 2016 por categorías y sexos de las sociedades que se integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2017 ^(*)			30 de junio de 2016 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	8	2	10	8	2	10
Directivos y titulados	905	680	1.585	837	609	1.446
Coordinadores	789	271	1.060	806	282	1.088
Técnicos	3.015	1.443	4.458	2.913	1.434	4.347
Personal de apoyo	542	481	1.023	551	467	1.018
	5.259	2.877	8.136	5.115	2.794	7.909

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2017 ascendió a 971 (primer semestre 2016: 756)

La integración en los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2017 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla 741 empleados (30 de junio de 2016: 714 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2017, estaba formado por 11 hombres y 4 mujeres (primer semestre 2016: 11 hombres y 4 mujeres).

A 30 de junio de 2017 el Grupo cuenta con una plantilla media de 117 empleados con discapacidad (primer semestre 2016: 114).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Retribución de la Alta Dirección y de los administradores

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2017 y 2016 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2017			30 de junio de 2016		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	568	-	568	585	-	585
Dietas	15	67	82	13	68	81
Primas de seguros	3	-	3	4	-	4
Total	586	67	653	602	68	670

No existen anticipos ni créditos concedidos a 30 de junio de 2017, ni a 30 de junio de 2016. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

Situaciones de conflictos de interés de los administradores

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

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

A 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario, género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 30 junio de 2017 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.

Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 30 de junio de 2017 ascienden a 348.631 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 333,3 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2017 ascienden a 594 miles de euros (31 de diciembre de 2016: 499 miles de euros).

El 27 de marzo de 2013 el grupo TBI vendió su participación en Cardiff International Airport Limited a WGC Holdco Limited, quedando TBI sujeta a ciertas garantías como vendedor (la Garantía). El 29 de diciembre de 2015 Abertis sustituyó a TBI en la Garantía. Dada la participación de Aena Internacional en ACDL, el 15 de febrero de 2016 Abertis y Aena Internacional suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional se compromete, en caso de que Abertis esté obligada a pagar alguna suma bajo la Garantía, a abonarle el 10 % de dicha suma hasta un importe máximo de 2.941

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

miles de libras, que es el 10 % del importe total garantizado. La vigencia de este compromiso es hasta el 31 de enero de 2018, fecha en que expira la Garantía.

25 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han producido hechos significativos posteriores a 30 de junio de 2017 y hasta la fecha de formulación de los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados, distintos del hecho relevante publicado con fecha de 19 de julio de 2017, emitido a raíz de la suspensión cautelar acordada por la CNMV de la negociación de AENA en dicha fecha, y que se transcribe a continuación:

“En relación con las noticias publicadas en el día de hoy, Aena confirma que su Consejo de Administración y su Comisión Ejecutiva se reunieron para analizar la viabilidad financiera e industrial de una potencial oferta pública de adquisición de Abertis.

No obstante, antes de adoptar una decisión definitiva al respecto, habida cuenta de la trascendencia económica y estratégica de la operación y de la normativa legal aplicable, fundamentalmente, la necesidad de autorización del Consejo de Ministros para ampliar el perímetro del sector público empresarial y la necesidad del acuerdo de la Junta General al tratarse de una adquisición de activos esenciales al superar el 25 % del valor de los activos de Aena, la Sociedad acordó solicitar la posición de su accionista mayoritario, Enaire, titular de más del 50 % del capital social.

En el día de hoy, el Consejo de Enaire ha notificado a Aena que *“una vez examinada la potencial adquisición de Abertis por Aena y valoradas sus implicaciones de todo orden, así como las razones de oportunidad y de contribución al interés general, ha decidido por unanimidad rechazar esta potencial adquisición.”*

Una vez publicado dicho hecho relevante, la suspensión cautelar mencionada fue levantada con efectos de las 11:00 h. de la fecha citada.



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de 6 meses finalizado el 30 de junio de 2017

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Webcast / Conference-call:

Jueves 27 de julio de 2017

13:00 horas (hora local de Madrid)

<http://edge.media-server.com/m/p/3vbfyzjt>

**Teléfonos:**

España: +34 91 791 7146

Reino Unido: +44 (0) 203 427 1912

EE.UU.: +1212 444 0412

Código de acceso: 9544920

1. Resumen ejecutivo

El primer semestre de 2017 continúa reflejando el excelente desempeño de Aena¹ que ha estado caracterizado por los siguientes aspectos destacables:

- ▶ Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento estableció una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entró en vigor el 1 de marzo de 2017.
 - ▶ El 22 de febrero de 2017, Aena publicó el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021 que persigue fomentar la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional. Este esquema se aplica desde el 1 de abril de 2017.
 - ▶ Con fecha 3 de abril de 2017 el Tribunal Supremo dictó sentencia sobre el procedimiento relativo al sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo, en virtud de la cual se devuelven las actuaciones al Tribunal Superior de Justicia de Madrid para que continúe con el proceso.
 - ▶ El 25 de abril de 2017, la Junta General de Accionistas aprobó el reparto de un dividendo de 3,83 euros brutos por acción con cargo al resultado de 2016 que fue abonado el 4 de mayo. Este dividendo supone un incremento del 41,3% respecto al dividendo de 2,71 euros brutos por acción distribuido en 2016 con cargo al resultado de 2015.
 - ▶ Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha mejorado la calificación crediticia a Aena de “BBB+” a “A” revisando la perspectiva de positiva a estable.
 - ▶ El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación crediticia Moody’s Investors Service ha reiterado la calificación crediticia otorgada a Aena en 2016 (“Baa1” con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien, en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si ésta se revisase al alza.
 - ▶ En el ámbito operativo, en el primer semestre destaca el sólido y generalizado crecimiento del tráfico en la mayoría de los aeropuertos gestionados por Aena, impulsado en la red de España por los excelentes datos del sector turístico. El tráfico de pasajeros (incluyendo el aeropuerto de Luton) crece hasta 120,9 millones (+9,4%).
 - ▶ Esta evolución positiva del tráfico ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 1.861,6 millones de euros (+7,5% respecto al mismo periodo de 2016²) compensado parcialmente por la disminución tarifaria en España respecto al año anterior que afecta a los meses de enero y febrero (-1,9%) y desde el mes de marzo (-2,22%).
- Estas cifras de crecimiento del tráfico en España no se han visto afectadas negativamente por el Brexit. Así, durante los seis primeros meses de 2017, el crecimiento de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha sido del 13,7% (2,5 millones de pasajeros adicionales). En cambio, en las ventas de los concesionarios sí se aprecia una menor tendencia al gasto del pasajero británico, si bien la existencia de las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas en la mayoría de los contratos comerciales ha permitido minimizar el riesgo asociado.
- Durante el primer semestre, destaca el inicio del proceso de licitación de las concesiones para los servicios de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat, así como el efecto positivo de los nuevos contratos de alquiler de vehículos en la red de aeropuertos, que entraron en vigor en noviembre de 2016.
- ▶ Adicionalmente, se mantienen los niveles de eficiencia de costes, resultando en un ligero incremento de los gastos totales (sin incluir amortizaciones) de 6,5 millones de euros (+0,8%), dado que la tendencia al alza del coste de algunos contratos por

- servicios adjudicados desde finales de 2016 no se ha reflejado todavía en los gastos de explotación de este período, esperándose que este efecto se deje notar de forma progresiva.
- ▶ Estos factores han tenido su reflejo en la rentabilidad alcanzada por la Compañía, cuyo EBITDA ha aumentado hasta 1.054,3 millones de euros a 30 de junio de 2017, lo que supone un crecimiento del 13,2% frente al primer semestre de 2016.
 - ▶ Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 603,1 millones de euros frente a 646,5 millones de euros en el mismo período del año anterior y un beneficio neto de 460,9 millones de euros, un 6,4% inferior al registrado en el mismo período de 2016 (492,3 millones de euros). Esta caída se debe únicamente al efecto de la reversión en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (153,7 millones de euros). Excluyendo este efecto, el beneficio neto habría aumentado un 36,1%.
 - ▶ Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha aumentado hasta 1.091,9 millones de euros, frente a los 999,9 millones de euros en el primer semestre de 2016 (aumento del 9,2%), afectando a la reducción de los 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 3,6x a 31 de diciembre de 2016 a 3,2x al cierre del primer semestre de 2017.
 - ▶ En relación con la ejecución de las inversiones, en el primer semestre de 2017 la inversión pagada ascendió a 162,4 millones de euros, incluyendo 23,9 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton, que está desarrollando una significativa transformación para alcanzar una capacidad de 18 millones de pasajeros en 2018. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mejoras en mantenimiento.
 - ▶ Este desempeño operativo y financiero ha tenido su reflejo en la evolución de la cotización de Aena durante el primer semestre, que ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,9% hasta los 170,85 euros por acción frente a la evolución del IBEX35 en el mismo período, que aumentó un 11,7%. En el semestre, la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.

¹ Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía").

² En este resumen ejecutivo, los porcentajes de variación de las cifras económicas se han calculado tomando como base las cifras en miles de euros.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa la senda de crecimiento. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB de España registró un crecimiento del 0,8% en el primer trimestre de 2017, ligeramente superior a la registrada en el cuarto trimestre de 2016.

Por lo que se refiere al entorno europeo, en el primer trimestre de 2017 la Unión Europea (UE-28) experimentó un crecimiento trimestral del 0,5%, tasa una décima menor que el trimestre anterior. Por su parte, la Eurozona (UEM-19) registra una variación del 0,5%, tasa similar a la registrada en el trimestre precedente.

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

Los indicadores relacionados con el turismo en España han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español en 2016. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, hasta mayo de 2017 visitaron España 27,9 millones de turistas internacionales, un 11,6%

más que en el mismo período de 2016.

Por países, los principales emisores son Reino Unido (6,4 millones de turistas y un incremento del 10,9% respecto a los cinco primeros meses de 2016), Alemania (4,0 millones de turistas y un aumento del 7,6%) y Francia (3,9 millones de turistas y un crecimiento del 5,0%). En relación al crecimiento de la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que en la red de aeropuertos de Aena en España, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido representan el 18,1% del tráfico total de pasajeros.

Por comunidades, Cataluña ha sido el primer destino de los turistas (más de 6,6 millones, +10,5% respecto al mismo período de 2016), seguida de Canarias (5,9 millones, +9,6%) y Andalucía (4,0 millones, +9,6%).

Por vías de acceso, la aeroportuaria es la utilizada por el mayor número de turistas extranjeros que viajaron a España durante los primeros cinco meses de 2017, 23,2 millones (el 83,2% del total), por carretera llegaron el 14,5% y el 2,3% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, conviene resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.



Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso en 2016

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

En el primer semestre de 2017 el tráfico de pasajeros creció un 9,1% hasta alcanzar 113,4 millones en la red española de aeropuertos de Aena. Este crecimiento continúa favorecido por factores como la inestabilidad geopolítica en destinos turísticos del Mediterráneo y el nivel del precio del combustible.

El aumento de los pasajeros internacionales (+10,4%) y del tráfico nacional (+6,3%) ha conducido a un mayor peso del tráfico internacional (70,0%) frente al nacional (30,0%) en comparación con las cifras del primer semestre de 2016 (69,2% y 30,8% respectivamente).

En número de aeronaves, se han registrado 1.011.577 operaciones, lo que supone un incremento del 6,2% respecto al mismo periodo de 2016.

Y el volumen de mercancías ha experimentado un incremento del 12,8% en el primer semestre de

2017, superando las 425.000 toneladas de carga.



Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

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

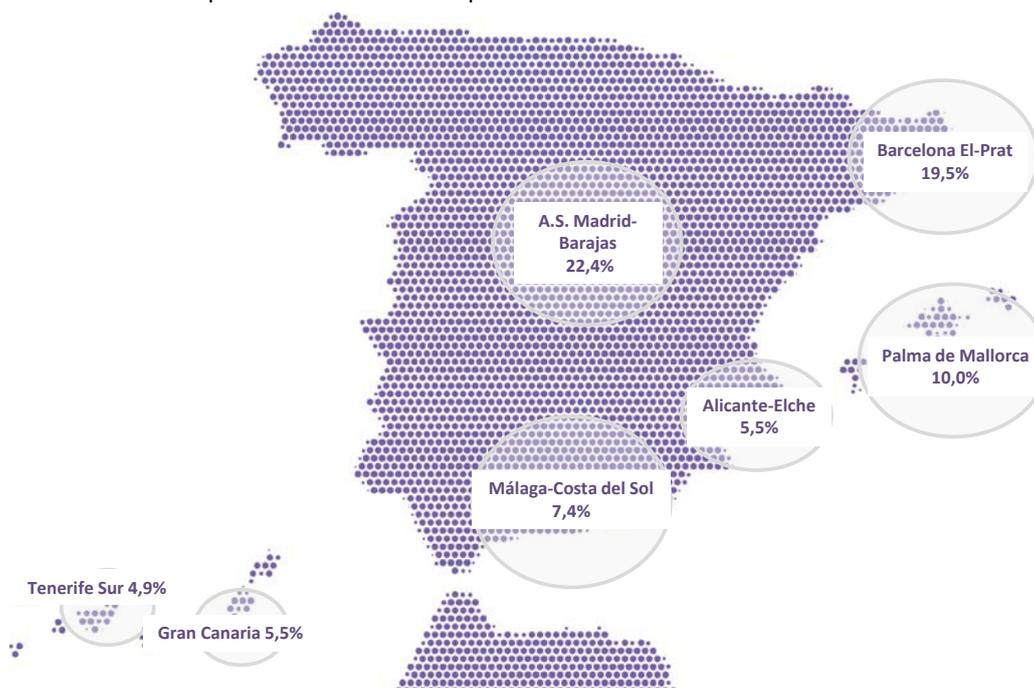


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total	Miles	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 1S 2017 / 1S 2016	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	25.4	7.5%	22.4%	188.9	2.7%	18.7%	222,182	12.5%	52.3%
Barcelona-El Prat	22.1	8.5%	19.5%	153.5	4.9%	15.2%	71,998	13.5%	16.9%
Palma de Mallorca	11.4	7.2%	10.0%	88.3	6.8%	8.7%	4,885	-4.0%	1.1%
Total Grupo Canarias	21.0	8.0%	18.5%	181.3	4.2%	17.9%	18,799	-0.5%	4.4%
Total Grupo I	27.2	12.6%	24.0%	234.0	8.3%	23.1%	18,957	11.5%	4.5%
Total Grupo II	5.7	11.1%	5.1%	85.4	5.4%	8.4%	59,109	21.9%	13.9%
Total Grupo III	0.6	1.9%	0.5%	80.2	16.2%	7.9%	29,071	10.4%	6.8%
TOTAL	113.4	9.1%	100.0%	1,011.6	6.2%	100.0%	425,001	12.8%	100.0%

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

El Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 22,4% del total de pasajeros (25,4 millones). En el primer semestre de 2017, el número de pasajeros ha aumentado un 7,5% respecto al mismo período del año anterior (4,5% en el tráfico nacional y 8,7% en el internacional).

En cuanto al número de operaciones, en el citado periodo han operado un total de 188.861 aeronaves, un 2,7% más que en el mismo periodo año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 12,5% hasta las 222.182 toneladas transportadas.



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

En el Aeropuerto **Barcelona-El Prat**, los pasajeros crecen un 8,5%

respecto al primer semestre de 2016 (7,5% el tráfico nacional y 9,0% el internacional), hasta alcanzar 22,1 millones.

Se han registrado 153.524 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 4,9% con respecto al mismo periodo de 2016, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía del 13,5%, hasta 71.998 toneladas.



Imagen 2. Torre de control del aeropuerto de Barcelona-El Prat

El aeropuerto de **Palma de Mallorca** ha alcanzado durante los seis primeros meses de 2017 un tráfico de 11,4 millones de pasajeros (crecimiento del 7,2%) y un incremento significativo del tráfico nacional e internacional del 8,8% y del 6,7% respectivamente.

El tráfico de aeronaves ha aumentado un 6,8%, hasta alcanzar la cifra de 88.275.



Imagen 3. Terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 21,0 millones (subida del 8,0% respecto al mismo periodo de 2016), de los cuales 14,2 millones corresponden a pasajeros de vuelos internacionales (9,8% de incremento) y 6,5 millones de vuelos nacionales (aumento del 4,8% respecto al mismo periodo del año anterior).



Imagen 4. Terminal del aeropuerto de Tenerife-Sur

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I**, creció un 12,6% durante el primer semestre de 2017, hasta los 27,2 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Valencia (15,4%),

Alicante-Elche (14,0%) y Málaga-Costa del Sol (13,7%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico nacional (8,9%) como el internacional (14,1%).



Imagen 5. Terminal del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 11,1%, hasta un total de 5,7 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido gracias a la evolución del tráfico internacional (+24,7%) y en menor medida al tráfico nacional (+4,0%).

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado 571.753 pasajeros, lo que supone un incremento del 1,9% respecto al mismo periodo del año anterior.



Imagen 6. Centro de Gestión Aeroportuaria del aeropuerto de Barcelona-El Prat

La actividad de marketing aeroportuario ha tenido un impacto muy positivo durante el primer semestre de 2017 con la apertura de 164 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena: 22 con destinos domésticos, 124 europeos y 19 intercontinentales.

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (34 nuevas rutas), Barcelona-El Prat (20), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (14) y Málaga-Costa del Sol (13 nuevas rutas).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Niki (43),

Ryanair (37), Jet2 (16) y Eurowings (11).

En cuanto a las rutas abiertas, cabe destacar las siguientes desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: San Pedro de Sula, Córdoba (Argentina) y Boston (sólo en la temporada verano) con Air Europa y las rutas de Plus Ultra a Santiago de Chile y La Habana.

Desde Barcelona-El Prat, Cathay Pacific conecta Hong Kong, Korean Air opera de forma regular la ruta con Seúl, Mahan Air abre la ruta con Teherán, Air China establece una conexión con Shanghái, SATA con

Boston (vía Ponta Delgada), American Airlines con Chicago y Plus Ultra con La Habana. Además, en junio del 2017 se establecen por primera vez conexiones low cost de largo radio con las compañías LEVEL y Norwegian. LEVEL conecta el Aeropuerto Barcelona-El Prat con Buenos Aires, Punta Cana, Los Ángeles (Los Ángeles LAX) y San Francisco (Oakland). Por su parte, Norwegian lo hace con Los Ángeles (Los Ángeles LAX), Nueva York (Newark) y San Francisco (Oakland).

Esta tendencia podría tener cierto impacto en el futuro, si bien a día de

hoy se ha alcanzado el número de 30.000 pasajeros.

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

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se producen aumentos generalizados en todas las regiones, y en las cuotas de tráfico se observa una mayor representatividad del tráfico de Europa respecto al primer semestre de 2016.

Cabe destacar el impacto de las acciones de marketing aeroportuario en el incremento del de pasajeros bajo la categoría “Asia y otros”, si bien en términos absolutos continúa siendo un volumen reducido.

Región	Pasajeros 1S 2017	Variación %
Europa ¹	70.648.326	10,2%
España	33.998.465	6,1%
Latinoamérica	3.446.781	10,3%
Norteamérica ²	2.151.174	10,8%
África	1.386.865	6,2%
Oriente medio	1.336.939	9,6%
Asia y Otros	389.591	124,8%
TOTAL	113.358.141	9,1%

¹ Excluye España

² Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

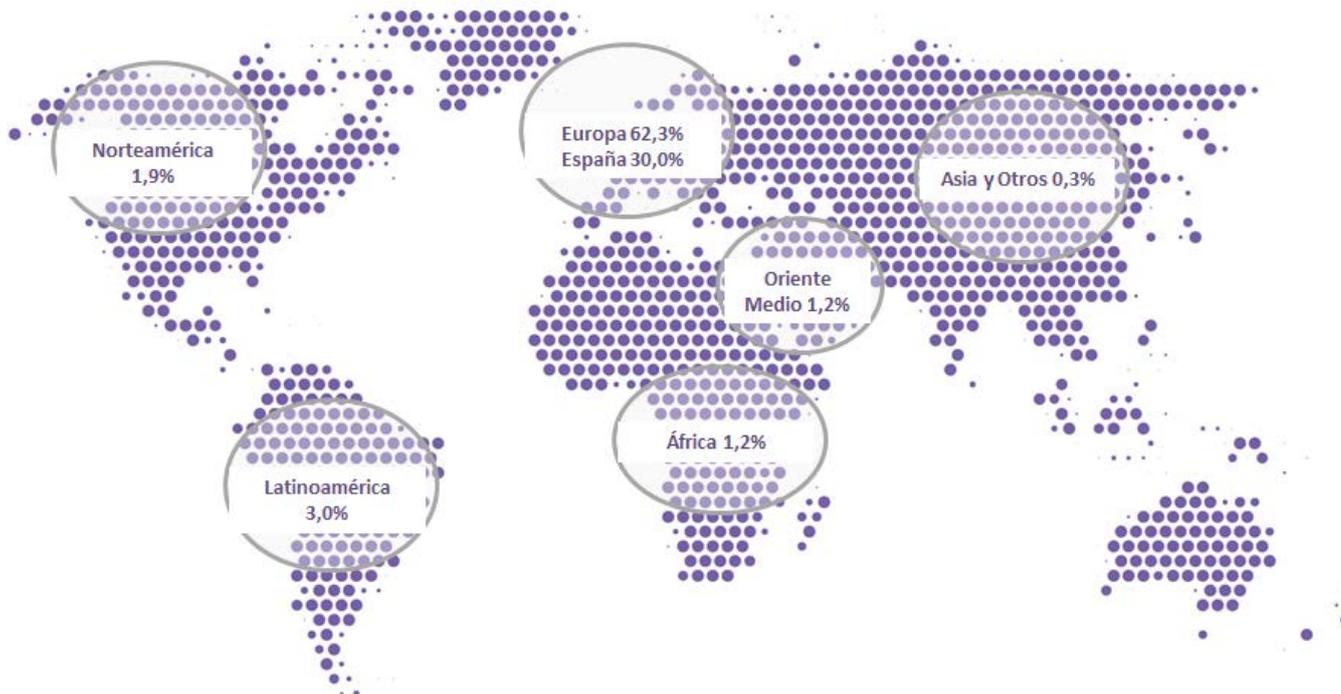


Imagen 7. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

El ranking por países se mantiene prácticamente estable, con España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia (cinco países) concentrando el 70% del tráfico total. Cabe destacar, el excelente comportamiento del tráfico con el Reino Unido, que sigue sin verse afectado por el Brexit y que acumula un aumento del 13,7% (casi 2.500.000 pasajeros más) con respecto al primer semestre de 2016, ligeramente superior al crecimiento experimentado en el primer trimestre de 2017 (13,5%) pero por debajo del incremento del primer semestre de 2016 (16,2%):

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2017	1S 2016	%	Pasajeros	1S 2017	1S 2016
España	33.998.465	32.035.294	6,1%	1.963.171	30,0%	30,8%
Reino Unido	20.545.431	18.068.457	13,7%	2.476.974	18,1%	17,4%
Alemania	12.845.620	12.465.613	3,0%	380.007	11,3%	12,0%
Italia	6.306.474	5.806.417	8,6%	500.057	5,6%	5,6%
Francia	5.782.461	5.543.094	4,3%	239.367	5,1%	5,3%
Holanda	3.933.955	3.300.397	19,2%	633.558	3,5%	3,2%
Suiza	2.919.556	2.733.949	6,8%	185.607	2,6%	2,6%
Belgica	2.770.025	2.524.605	9,7%	245.420	2,4%	2,4%
Portugal	1.944.242	1.557.489	24,8%	386.753	1,7%	1,5%
Suecia	1.903.027	1.595.774	19,3%	307.253	1,7%	1,5%
Irlanda	1.876.465	1.765.758	6,3%	110.707	1,7%	1,7%
Dinamarca	1.604.349	1.437.658	11,6%	166.691	1,4%	1,4%
Estados Unidos	1.581.185	1.447.486	9,2%	133.699	1,4%	1,4%
Noruega	1.455.510	1.342.775	8,4%	112.735	1,3%	1,3%
Polonia	1.055.982	906.108	16,5%	149.874	0,9%	0,9%
Total Top 15	100.522.747	92.530.874	8,6%	7.991.873	88,7%	89,1%
Resto de países	12.835.394	11.369.010	12,9%	1.466.384	11,3%	10,9%
Total Pasajeros	113.358.141	103.899.884	9,1%	9.458.257	100,0%	100,0%

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, las compañías de bajo coste han aumentado su cuota y representan el 53,8% (51,0% en el primer semestre de 2016), y el restante 46,2% corresponde a compañías tradicionales (49,0% en el mismo periodo de 2016). Las dos principales aerolíneas clientes de Aena son el Grupo IAG (Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y Level) con una cuota del 26,2% del total de tráfico de pasajeros en el primer semestre de 2017 (26,6% en el mismo periodo de 2016) y Ryanair, con una cuota del 18,0% (17,6% en el mismo periodo de 2016).

Compañía	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	1S 2017	1S 2016	% Pasajeros		1S 2017	1S 2016
Ryanair	20.410.695	18.327.228	11,4%	2.083.467	18,0%	17,6%
Vueling	15.597.357	14.475.726	7,7%	1.121.631	13,8%	13,9%
Iberia	8.294.774	7.924.431	4,7%	370.343	7,3%	7,6%
Air Europa	7.412.914	7.786.781	-4,8%	-373.867	6,5%	7,5%
Easyjet ⁽¹⁾	7.087.039	6.265.547	13,1%	821.492	6,3%	6,0%
Norwegian Air ⁽²⁾	4.453.166	3.192.948	39,5%	1.260.218	3,9%	3,1%
Iberia Express	3.980.858	3.449.349	15,4%	531.509	3,5%	3,3%
Air Nostrum	3.600.999	3.550.802	1,4%	50.197	3,2%	3,4%
Grupo Binter ⁽³⁾	2.692.753	2.595.973	3,7%	96.780	2,4%	2,5%
Jet2.Com	2.299.312	1.486.766	54,7%	812.546	2,0%	1,4%
Total Pasajeros	75.829.867	69.055.551	9,8%	6.774.316	66,9%	66,5%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁴⁾	60.958.163	52.943.140	15,1%	8.015.023	53,8%	51,0%

⁽¹⁾ Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. LTD.

⁽²⁾ Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

⁽³⁾ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

⁽⁴⁾ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares. Datos provisionales.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

Por último, cabe señalar que la oferta de asientos realizada por las compañías aéreas en los aeropuertos de la red española para la temporada de verano 2017 supone un incremento del 8,7%. A estos efectos, la temporada de verano 2017 comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizará el 31 de octubre de 2017.

Presencia internacional

Aena tiene participación directa en 15 aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1S 2017	1S 2016	Variación ¹ %	Participación de Aena %
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ² (México)	20,1	17,8	12,8%	5,8%
London Luton (Reino Unido)	7,5	6,7	13,3%	51,0%
Aerocali (Cali, Colombia)	2,7	2,7	0,1%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	2,4	2,1	11,6%	37,9%
TOTAL	32,7	29,3	11,6%	-

¹ Porcentajes de variación calculados en pasajeros

² GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **aeropuerto de Luton** ha registrado en la primera mitad de 2017 un significativo incremento del tráfico (+13,3%) alcanzando 7,5 millones de pasajeros y más de 66.000 operaciones de aeronaves (+7,0%). Las cifras acumuladas de los últimos doce meses muestran un record histórico en la actividad del aeropuerto, alcanzando los 15,4 millones de pasajeros.



Imagen 8. Aeropuerto de Luton

2.4. Actividad comercial

Aena enfoca sus esfuerzos en la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios de los aeropuertos de la red y la actividad comercial es una parte fundamental de esas necesidades. Por ello, se busca la mejora continua en la oferta comercial, haciéndola cada vez más atractiva para los clientes. Esta mejora, además, contribuye al aumento de los ingresos comerciales, tanto en el segmento comercial (actividades aeronáuticas comerciales), como en el segmento de servicios inmobiliarios.

En el primer semestre de 2017, los ingresos ordinarios de la actividad comercial, han alcanzado la cifra de 477,2 millones de euros (un 26,1% del total de los ingresos ordinarios). Esto supone un incremento del 11,5% respecto al mismo periodo del año 2016, destacando la aportación de los siete primeros aeropuertos de la red, que han supuesto el 80,2% del total. Este resultado se debe a las condiciones contractuales que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), a las condiciones contractuales de la licitación de los diferentes concursos y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

En cuanto a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado de forma muy positiva en los resultados.

El ratio de ingresos comerciales por pasajero se sitúa en el primer semestre de 2016 en 4,2€ (4,1€ en el mismo período de 2016), de acuerdo al nuevo criterio de imputación de los ingresos comerciales implementado en 2016, que engloba en la actividad comercial dentro del terminal los aparcamientos, y que no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado. En el apartado “3.1.2 Actividad comercial”, del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

En el ámbito contractual, se ha mantenido la mejora continua en las condiciones obtenidas a través de la licitación de los diferentes concursos y la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores. Además, se siguen generando crecimientos derivados de las mejoras interanuales en las rentas mínimas garantizadas.

En este sentido, los contratos comerciales de Aena establecen, en su mayor parte, una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado.

El siguiente gráfico muestra la evolución para los próximos 5 años, de las rentas mínimas garantizadas contractuales en vigor por líneas de negocio:

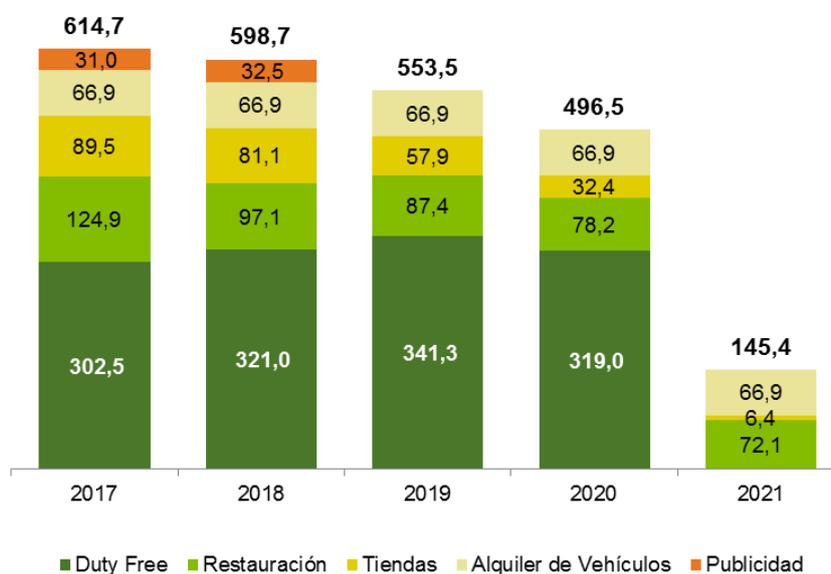


Figura 4. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Cifras en millones de euros de los contratos existentes a 30 de junio de 2017. No se consideran los posibles nuevos contratos. Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Los servicios comerciales de tiendas incluyen contratos de otras explotaciones comerciales: servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran los principales resultados de Aena al 30 de junio de 2017 desglosados por segmentos: el segmento aeropuertos representa el 96,5% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 60,5% y la actividad comercial contribuye con un 35,9%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,1%, mientras que el negocio internacional supone el 2,4%.

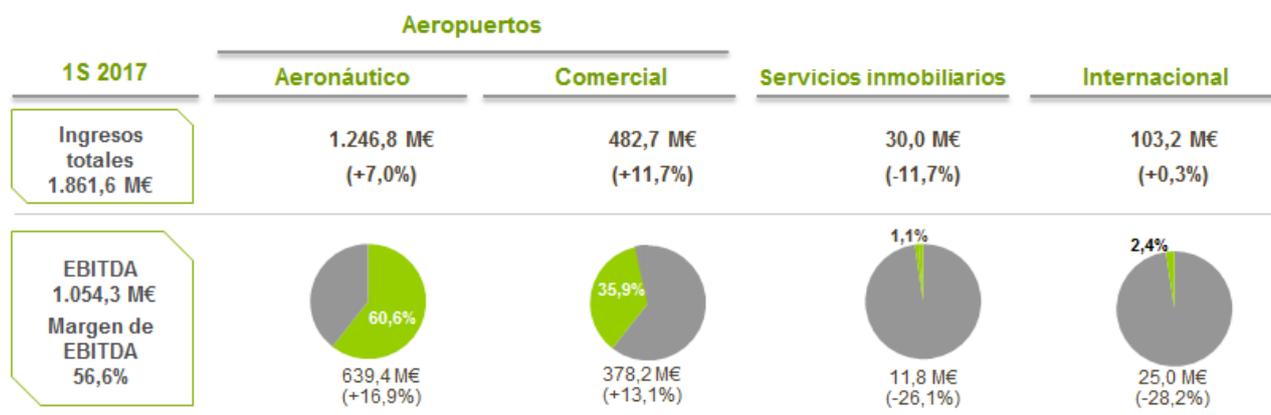


Figura 5. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1. Segmento aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

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

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

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), modificando la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, y fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a

criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de Aena sufrirá una bajada anual del 2,22% durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.

- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución

supondrá una penalización en el IMAP.

- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.

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

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

Nuevo esquema de incentivos comerciales

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

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red de Aena, consistente en un descuento en la prestación

pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas de corto y medio radio que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 2 millones de pasajeros anuales y en las rutas de largo radio operadas desde todos los aeropuertos de la red. Aena podrá decidir aplicar este incentivo también a aquellos aeropuertos que estando por encima de este umbral tengan un desempeño inferior al de los aeropuertos con estructura de tráfico similar. El incentivo consistirá en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía aérea en la ruta y se aplicará exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta en cuestión con respecto a la temporada previa equivalente. El incentivo será proporcional a la contribución de cada compañía aérea al crecimiento generado en cada ruta por el conjunto de las aerolíneas que operen en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de

pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

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

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

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

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

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.217.829	1.140.535	77.294	6,8%
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	1.181.322	1.106.804	74.518	6,7%
Pasajeros	537.990	488.509	49.481	10,1%
Aterrizajes	323.061	314.048	9.013	2,9%
Seguridad	189.808	176.984	12.824	7,2%
Pasarelas Telescópicas	51.828	52.624	-796	-1,5%
Handling	41.616	39.149	2.467	6,3%
Estacionamientos	16.932	15.900	1.032	6,5%
Carburante	15.380	14.590	791	5,4%
Catering	4.707	5.000	-293	-5,9%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾	36.507	33.731	2.776	8,2%
Otros ingresos de explotación	28.972	24.226	4.746	19,6%
Total Ingresos	1.246.801	1.164.761	82.040	7,0%
Total gastos (incluye amortización) ⁽³⁾	-920.405	-947.283	-26.878	-2,8%
EBITDA ⁽⁴⁾	639.373	546.778	92.595	16,9%

⁽¹⁾ Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales que en el primer semestre de 2017 ascienden a 14,4 millones de euros (31,0 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

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

⁽³⁾ De conformidad al DORA aprobado el 27 de Enero de 2017 y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 39,4 millones de euros incluyendo el Coste de capital al 6,98 % con el siguiente desglose: Personal 1,5 M€, Otros Gastos de Explotación 11,6 M€, Amortización 12,2 M€ y Coste de Capital 14,1 M€. Por tanto, se ha procedido a minorar en el semestre el coste de la actividad aeroportuaria en 12,7 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado.

⁽⁴⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.246,8 millones de euros (+7,0% respecto al primer semestre de 2016), debido a la positiva evolución del tráfico (9,1% de incremento en el tráfico de pasajeros y 6,2% de incremento en el número de aeronaves) y por el menor impacto de los incentivos al tráfico (14,4 millones de euros en el primer semestre de 2017 frente a 31,0 millones de euros en el mismo periodo de 2016) que corresponden a la segunda anualidad de los incentivos aprobados en 2016, y a los nuevos incentivos aplicados desde el 1 de abril de 2017.

Estos incrementos, se han visto parcialmente compensados por la reducción de las tarifas aeroportuarias del 1,9% desde el 1 de marzo de 2016 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2017 (25,6 millones de menor ingreso), por el incremento de la bonificación por pasajero en conexión (1,4 millones de euros), que pasó del 35% al 40% desde marzo de 2016 y por los abonos en concepto de aterrizajes por penalización de ruidos (1,7 millones euros).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 920,4 millones de euros, un 2,8% inferiores a los

registrados en el primer semestre de 2016. Este descenso se debe a la disminución de los gastos de aprovisionamientos debido a las nuevas condiciones tanto del Acuerdo ATM/CNS con ENAIRE (-3,0 millones de euros) y a la reasignación de costes de la actividad aeronáutica según lo establecido en el DORA (-12,7 millones de euros). Estas disminuciones se han visto parcialmente compensadas por el incremento de los gastos de personal. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 16,9% (92,6 millones de euros).

Aparte del incremento de tráfico, desde el punto de vista operativo, los aeropuertos han seguido inmersos en el proceso de certificación de aeródromo y se han incorporado los nuevos agentes de handling. Además, se ha cumplido con el objetivo principal de Aena de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías.

Adicionalmente, hay que señalar que el 7 de abril se aprobó el Reglamento Europeo 2017/458 relativo al refuerzo de los controles de pasaportes mediante la comprobación en las bases de datos pertinentes en las fronteras exteriores, cuya aplicación ha generado que en varios aeropuertos de la red se hayan producido mayores tiempos de espera en el

control fronterizo de llegadas y salidas, afectando a la gestión del tráfico de pasajeros e impactando negativamente en la actividad comercial de los aeropuertos más afectados.

Para mejorar la gestión eficaz del tráfico, el Ministerio del Interior (a quién corresponde el cumplimiento de esta normativa) junto con Aena, han llevado a cabo acciones con carácter inmediato como el suministro de equipos verificadores y dotación de personal auxiliar por parte de Aena, y la dotación por parte de la Policía Nacional de mayor número de funcionarios para atender la mayor actividad del control de la frontera.

Dado el volumen de pasajeros en los aeropuertos españoles, y especialmente el tráfico internacional extra Schengen, a medio y largo plazo podrían

adoptarse otras acciones, que podrían requerir la necesidad de adecuar las instalaciones y los diseños funcionales de las infraestructuras a los requerimientos del RE 2017/458, para garantizar una gestión eficaz del tráfico de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena.

A continuación, se resumen las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante el primer semestre de 2017 relacionadas con la actividad aeronáutica:

Pasajeros

Con el objeto de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, de forma continua se llevan a cabo actuaciones tanto en los edificios terminales como en los accesos. Se destacan por servicios las más relevantes:

Información al pasajero

Mejora de la orientación dentro de la terminal con actuaciones en señalización estática y en el servicio de información al público:

- Mejora de las pantallas de información al pasajero con la sustitución de equipos informáticos con más de 7 años de antigüedad en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 9. Mejora de las pantallas de información al pasajero en el aeropuerto de AS Madrid-Barajas

- Renovación de la señalización en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona-El Prat para reordenar el flujo de pasajeros y adaptarlo a los cambios de la infraestructura. Las nuevas señales disponen de tecnología LED, que ahorra energía y

mejora la visibilidad a larga distancia.

- Mejora de la señalización operativa en zonas de embarque en los módulos C y D del aeropuerto de Palma de Mallorca. Señales de gran formato, señalética iluminada y vinilos en pasillos rodantes y escaleras.
- Nuevas pantallas de información al pasajero (SIPA) en zonas de embarque del aeropuerto de Alicante y en el edificio terminal del aeropuerto de A Coruña. Renovación de los monitores de todos los mostradores de facturación y de todas las puertas de embarque en el aeropuerto de Bilbao.
- Instalación de tres mostradores de información para los

pasajeros dentro de la sala de embarque, para que las compañías aéreas puedan asistir e informar a los pasajeros a través de sus agentes handling en caso de incidencias en el embarque en el aeropuerto de Valencia.

- Instalación de tres nuevos puntos de información en el aeropuerto de Vigo y adecuación del punto de información en los aeropuertos de Gran Canaria y Girona.



Imagen 10. Punto de información en el aeropuerto de Girona

Limpieza

Las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la experiencia del pasajero en esta área se han centrado en la remodelación de aseos, el tratamiento superficial de suelos, en limpiezas de fachadas y en la instalación de dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, entre otras acciones.

Se destaca la renovación y modernización de aseos en los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Valencia, Girona, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Fuerteventura, Lanzarote, Granada, Asturias, Santiago y Almería.



Imagen 11. Renovación y modernización de aseos. Aeropuerto de Valencia

Para la medición de la calidad percibida por el pasajero, se han instalado dispositivos "Happy or not" a la salida de los aseos en 33 aeropuertos de la red.

En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se ha desarrollado una nueva aplicación para el control de afluencia de los aseos y la gestión de las valoraciones obtenidas en los dispositivos "Happy or not".

Como actuaciones de limpiezas singulares encaminadas a mejorar las terminales, se destacan la pintura de la estructura metálica del edificio del aeropuerto de Bilbao y la limpieza e hidrofugado de la fachada del edificio terminal de Tenerife Norte.



Imagen 12. Pintura estructura metálica. Aeropuerto Bilbao

Confort

Actuaciones encaminadas a garantizar el confort del pasajero a lo largo de su estancia en el aeropuerto, con especial atención en las zonas de espera. Se incluyen aquí desde actuaciones en iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, hasta bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan:

- Mejora de la climatización con instalación de ventiladores de ultra baja velocidad en facturación de la T2 el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.



Imagen 13. Ventiladores HLVS. Aeropuerto de AS Madrid/Barajas

- Adecuación de la fachada lado aire y lado tierra del Módulo A del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca con el objeto de mejorar el aislamiento térmico y ofrecer unas instalaciones más modernas y acogedoras.
- Nueva instalación de aire acondicionado en zona de

preembarque para mejorar el confort ambiental del aeropuerto de Gran Canaria.

- Mejora del confort térmico en pre-pasarelas del aeropuerto de Alicante con la colocación de revestimiento de lamas.
- Instalación de láminas de control solar en el muro cortina de la Terminal T3 del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, para aumentar el confort de los usuarios evitando deslumbramientos por reflejos solares.
- Impermeabilización de la cubierta del terminal del aeropuerto de Fuerteventura. Renovación del sistema de climatización en el terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote y en la sala de embarque de la terminal de Almería.
- Mejora de la climatización del terminal del aeropuerto de Sevilla con la puesta en servicio de tres nuevas climatizadoras de nueva generación e impermeabilización de las salas de embarque y mejora del aislamiento térmico de las mismas.
- Renovación de suelos en el hall de facturación de la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de la terminal T2B del Aeropuerto Barcelona-El Prat y en los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Tenerife Norte, Lanzarote y Reus, y renovación de falsos techos en el aeropuerto de Asturias.



Imagen 14. Sustitución de solería en terminal T2. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

- Reordenación de la zona de espera de los pasajeros en colas de facturación en el Aeropuerto Alicante-Elche.
- Ampliación del vestíbulo de llegadas Schengen del aeropuerto de Gran Canaria para facilitación de espera de pasajeros que llegan al edificio terminal desde estacionamientos remotos, generándose un hall de 200 m².
- Nuevas estaciones de trabajo con tomas de corriente para la carga de equipos en las dos terminales del aeropuerto de Barcelona y en las zonas de embarque de las terminales de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Girona, Menorca y Zaragoza. Prueba piloto de estaciones y puntos de carga de dispositivos electrónicos en Dique Sur y zona de embarques B en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 15. Nuevas estaciones de trabajo. Aeropuerto de Girona



Imagen 16. Nueva zona de trabajo. Aeropuerto de Menorca

- Renovación e incremento del número de bancadas en varios aeropuertos. Destaca Palma de Mallorca con un total de 2.553 nuevas bancadas, que representan 11.105 asientos, un 11% de incremento. También en los aeropuertos de Málaga, Valencia, Bilbao y Menorca.



Imagen 17. Nuevas bancadas. Aeropuerto Palma de Mallorca

- Área de descanso con vistas a la pista de vuelos con mesas auxiliares dotadas de tomas de corriente para mejorar el confort durante la espera al embarque en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.



Imagen 18. Área de descanso. Aeropuerto de Girona-Costa Brava

- Instalación de fuentes de agua potable en facturación y en diferentes puntos de la zona de embarque de los aeropuertos de Alicante, Tenerife Sur, Fuerteventura, Zaragoza y El Hierro.

- Para los pasajeros con movilidad reducida (PMR):

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca: instalación de 2 nuevos ascensores en el extremo oeste del módulo A, para uso exclusivo de PMR's, con el fin de cubrir las necesidades que este tipo de tráfico requiere.

- En el aeropuerto de Fuerteventura: creación de nuevo punto de atención a PMR en zona de embarque.

- En el aeropuerto de Menorca: refuerzo de

asientos para personal PMR en zonas de espera junto a monolitos.



Imagen 19. Punto atención PMR. Aeropuerto de Fuerteventura

- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés: nuevas salas de lactancia en el aeropuerto de Santiago, instalación de cambiadores de bebés y sillas para lactancia en diferentes aseos del aeropuerto de Menorca e instalación de parques infantiles en las zonas de embarque de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur.



Imagen 20. Zona infantil. Aeropuerto de Tenerife Sur

- En las zonas de recogida de equipajes se destacan diversas actuaciones tales como:

- Instalación de dispositivos de medición de la calidad percibida "Happy or not" en 33 aeropuertos de la red.



Imagen 21. Dispositivo "Happy or not" en cinta 19 de la sala de recogida de la terminal T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- ✦ Desarrollo de nuevas aplicaciones para la gestión de las valoraciones obtenidas en los dispositivos "Happy or not".
- ✦ Nuevo hipódromo de recogida de equipajes en el aeropuerto de La Gomera y plan de renovación de los hipódromos de la terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote.
- ✦ En los accesos:
 - ✦ Coordinación con Metro de Madrid para organizar los flujos de pasajeros con motivo del cierre de la línea 8 de metro en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - ✦ Mejoras del sistema de alumbrado del vial de acceso al aeropuerto de Tenerife Sur.
 - ✦ Mejoras en urbanización y viales y creación de una bolsa para taxis en el aeropuerto de Gran Canaria

y nueva rotonda de acceso en el aeropuerto de Zaragoza.

- ✦ En el Aeropuerto Barcelona El-Prat, ADIF ha sustituido la antigua pasarela de RENFE que comunicaba la terminal T2 con la estación de trenes, reacondicionando también la zona de conexión con la terminal.



Imagen 22. Renovación pasarela RENFE. Aeropuerto de Barcelona

En el aeropuerto de Málaga, ejecución del Plan Integral de reorganización de viales para mejorar la circulación en el recinto, descongestionando las vías y proporcionando más

fluidez al tráfico rodado e implantación de dos nuevos aparcamientos: Preferente de llegadas y Drop off de salidas.

En el aeropuerto de Alicante, mejora de los accesos con el desdoblamiento de carriles de entrada, mejora de la señalización vertical y monolitos de bienvenida.



Imagen 23. Mejora accesos. Aeropuerto de Alicante

En el aeropuerto de Gran Canaria, ampliación del área de autobuses para la recogida de pasajeros en la zona de tráfico internacional, aprovechando la reubicación de otros parkings y de la bolsa de taxis.

Aterrizajes

Aena se encuentra inmersa en un proceso de certificación de aeródromos conforme a la normativa europea, que exige un gran esfuerzo de adaptación de las infraestructuras.

Con el objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su actividad en el aeropuerto, se llevan a cabo regularmente actuaciones en el campo de vuelos y plataforma. Se destacan:

- ✦ En el aeropuerto de Palma de Mallorca, la ejecución de dos nuevas calles de acceso a cabecera 24R en pista norte y de tres nuevas calles de acceso a cabecera 06R en pista sur para la mejora de la gestión de las

operaciones de aeronaves de gran envergadura.



Imagen 24. Nuevas calles de acceso. Aeropuerto de Palma de Mallorca

- ✦ Actuaciones derivadas del cambio de la designación de pista del aeropuerto de Tenerife Sur (señalización vertical y horizontal y modificación del sistema de

mando y presentación de balizamiento).

- ✦ Actuaciones en línea de costa en cabecera 03 del aeropuerto de Lanzarote para dotarla de RESA (área de seguridad de extremo de pista). Asociado al desplazamiento, adaptación de la franja de pista, área libre de obstáculos y punto de espera en rodaje.
- ✦ Regeneración de pavimento de calle de rodaje T0 en el aeropuerto de Reus, con dotación de luces de borde para permitir su uso tanto nocturno como diurno. Adecuación de apartaderos de espera en cabecera 25 e instalación de vallado normativo frangible en cabecera 07.

- ▶ Dotación de RESAs y desplazamiento de umbrales dentro de la obra de adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de La Palma.
- ▶ Regeneración de la pista de vuelos en el aeropuerto de Son Bonet.



Imagen 25. Regeneración pista. Aeropuerto Son Bonet

- ▶ Ejecución de una marquesina peatonal en el lado aire de conexión entre el edificio de salidas y el nuevo control C para proteger a los usuarios de las inclemencias meteorológicas en el aeropuerto de Tenerife Norte.
- ▶ Acondicionamiento de sendas peatonales de embarque a pie en la plataforma en los aeropuertos de Vigo y Murcia San Javier.
- ▶ Radioayudas: sistema de iluminación de aproximación a pista 25 del aeropuerto de Almería. Primer sistema LED en la red de Aena en un sistema de aproximación. En el aeropuerto de Jerez, adecuación de ayudas visuales en campo de vuelos con el cambio de luces existentes por luces LED en barras de paradas, además de instalación de nuevas luces de eje en calles de salida de pista y letreros de despegue desde intersección.
- ▶ Instalación del sistema RVR (Runway Visual Range) en cada una de las cabeceras de la pista del aeropuerto de Almería para la medición de la distancia de visibilidad.

Añadido a esto, desde el punto de vista de la seguridad operacional, se destacan las siguientes actuaciones:

- ▶ Renovación del antiguo vallado de zonas críticas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, concretamente del localizador 24R, localizador 06L, localizador 24 L y Senda 24 L por un vallado más seguro, como medida para disminuir el indicador de Incursiones en Pista.
- ▶ Con el fin de reducir la antigüedad media de la flota de autoextintores de la red, y enmarcado dentro del Plan de renovación de auto extintores, en el primer semestre de 2017 se ha realizado el suministro de 7 de estos vehículos para los aeropuertos de Sevilla, Vigo, Madrid Cuatro Vientos, Sabadell, Córdoba y Valladolid (2), respectivamente.



Imagen 26. Vehículos auto extintores. Aeropuerto Valladolid

- ▶ En otro orden de cosas, se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo en el aeropuerto de Vitoria en un 55%.
- ▶ Nuevo centro de coordinación aeroportuario en el aeropuerto de Santiago.

Seguridad

Adicionalmente a las acciones adoptadas con carácter inmediato para mejorar la gestión del tráfico que en aplicación de la nueva normativa de control de fronteras ha generado mayores tiempos de espera en algunos aeropuertos de la red, Aena ha continuado llevando a cabo a lo largo de este período actuaciones que optimizan los procesos de seguridad, con el objeto de mejorar la

experiencia del pasajero en el aeropuerto. Entre ellas, que cabe destacar:

- ▶ Ampliación del filtro norte y del filtro Fast-Track en la terminal T1 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y del filtro norte de la T2.
- ▶ Nuevo mobiliario, señalización dinámica e incorporación de bandejas con mayor profundidad en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- ▶ Instalación de puertas automáticas para el control de acceso a los filtros de seguridad de la terminal T1, T2 y en el corredor Barcelona-Madrid de la T1 así como separación de flujos de pasajeros con familias y PMR del resto de pasajeros en filtros de la terminal T2B del aeropuerto de Barcelona.

Por otro lado, se ha instalado un asistente virtual que recibe a los pasajeros en los filtros de seguridad de salidas de P30 en terminal T1 y en terminal T2B. Se trata de un holograma que da indicaciones a los pasajeros para facilitarles el paso por los filtros de seguridad en cinco idiomas: castellano, catalán, inglés, chino y ruso.



Imagen 27. Nuevas puertas automáticas de lectura de tarjetas de embarque. Aeropuerto de Barcelona

- ▶ Nuevo diseño interior de las zonas de filtros de Seguridad Norte y Sur del terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca, de modo que se consiga disponer de una zona diferenciada, moderna y atractiva para el

pasajero. Se ha instalado un nuevo falso techo con nueva iluminación más impactante y se han rediseñado los paramentos verticales y cerramientos laterales, ofreciendo comodidad y modernización de las infraestructuras.



Imagen 28. Nuevas puertas automáticas de lectura de tarjetas de embarque. Aeropuerto de Málaga

- Puesta en marcha en el aeropuerto de Málaga de dos filtros dobles en la terminal T3 y adecuación de los controles de la terminal T2. Además, nuevo filtro de seguridad para familias con bebés. Se han realizado mejoras en el filtro de PMR-T2, donde se ha destinado un acceso exclusivo para empleados, otro acceso para buggys y un tercero para PMR.



Imagen 29. Nuevo filtro familias. Aeropuerto de Málaga

- Ampliación del filtro de pasajeros y de la zona de llegadas internacional en el aeropuerto de Alicante. Aumento de la capacidad en un 13% pasando de 7 a 8 filtros y mejora del filtro PMR.
- Nuevo control de seguridad de pasajeros con acceso diferenciado para PMRs y familias, puertas automáticas de acceso al filtro, amplía zona de formación de colas, mayor

espacio para el pasajero para la preparación de bandejas y la recomposición, suelo de madera más cálido y mayor longitud de las mesas de rodillos en el aeropuerto de Bilbao. En el mismo aeropuerto, nuevo control de pasaportes.

- Instalación en el aeropuerto de Menorca de un nuevo arco de seguridad con dos máquinas de rayos X, así como de mesas con rodillos tras todos los arcos para alargar la zona de recogida de equipaje de mano y lograr que el paso de los pasajeros se haga más cómodo.
- Nuevo equipamiento de seguridad más moderno y acondicionamiento de techos y suelo para mejorar el confort y la estética del filtro de seguridad del aeropuerto de Tenerife Norte.
- Remodelación y ampliación de los filtros de seguridad para la mejora de los flujos en los aeropuertos de Granada, A Coruña, Jerez, Murcia San Javier, San Sebastián y Valladolid.
- Instalación de 4 cabinas de pasaportes en T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 2 en llegadas y 2 en salidas, para aumentar la capacidad de la infraestructura y minimizar los tiempos de espera.

En el aeropuerto de Bilbao, incorporación de una segunda cabina en el control de pasaportes de llegadas, con disposición de dos puestos de trabajo.

En el aeropuerto de Valencia, reubicación de las cabinas de los controles de pasaportes con el objeto de permitir mayor número de controles simultáneos y reducir el tiempo de espera de los pasajeros.



Imagen 30. Nueva cabina para control de pasaportes en llegadas. Aeropuerto de Bilbao

A lo largo de 2017 se revisará el diseño funcional de los aeropuertos más afectados por la nueva normativa de control de fronteras con el fin de optimizar los flujos de pasajeros.

Pasarelas

Entre las actuaciones llevadas a cabo en este período relacionadas con el servicio de pasarelas destacan:

- Sustitución de la pasarela T20 en la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Actuaciones varias en pasarelas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: sustitución de máquinas de climatización de cabina en pasarelas T4 y T4S de bajo rendimiento y aumento de las frecuencias y mejora de los procedimientos de limpieza de pasarelas.
- Renovación del sistema de aire acondicionado en pasarelas, acondicionamiento de los fingers, renovación de las puertas de conexión con la aeronave y colocación de segunda lectora en 8 puertas de embarque. Todo ello en el aeropuerto de Bilbao.
- Instalación de puertas automáticas en el desembarque de cada una de las pasarelas del aeropuerto de Tenerife Norte.

Handling

En cuanto a actuaciones a destacar en handling durante el primer semestre de 2017:

- ▶ Instalación de 30 nuevos kioscos de la compañía Vueling en terminal T1 del aeropuerto de Barcelona para asegurar y agilizar la correcta facturación, sobre todo, en el periodo de máxima operación.
- ▶ Se ha construido un nuevo patio de carritos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, que recortará los tiempos de entrega de maletas por renovación de los mismos, y eliminación de recorridos innecesarios.

En el mismo aeropuerto se han instalado elementos que reducen los tiempos de escala y tiempos de rodaje en plataforma, al simplificar las maniobras de puesta en marcha y retroceso de las aeronaves en la misma.



Imagen 31. Barreras anti-chorro. Aeropuerto de Gran Canaria

- ▶ En el aeropuerto de Palma de Mallorca, sustitución de los servidores instalados en el control del Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) por nuevos servidores con tecnología actualizada, que darán redundancia 100% al sistema incrementando la fiabilidad de la instalación y minimizando las posibles incidencias. Así mismo, sustitución de sistemas informáticos de control de

clasificadores del SATE permitiendo la gestión de datos en tiempo real.

- ▶ Instalación del equipamiento UCA en el aeropuerto de Girona (estaciones de trabajo y periféricos a disposición de las compañías aéreas y agentes de *handling* para llevar a cabo las actividades de facturación, embarque y tránsito de pasajeros) en 8 nuevos mostradores de facturación y en puertas de embarque.
- ▶ Señalización de vial de servicio en el aeropuerto de Reus para acceso a nuevos puestos de estacionamiento de vehículos de servicios, así como señalización de vial peatonal para acceso a pie de plataforma de personal de rampa.
- ▶ Nuevo procedimiento de coordinación con los agentes handling de pasaje para la asignación de stands de los aviones para acortar las distancias de embarque para los pasajeros en el aeropuerto de Zaragoza.

Estacionamientos

Entre las actuaciones a destacar:

- ▶ Reparaciones en plataforma y repintado de la señalización horizontal en el aeropuerto de Menorca.



Imagen 32. Reparaciones en plataforma. Aeropuerto de Menorca

- ▶ Ejecución de mejoras en la pintura de la plataforma y reconfiguración de la señalización

e instalación de nuevos letreros y carteles en el área de movimientos en el aeropuerto de Tenerife Norte.

- ▶ Rediseño de puestos de estacionamiento en la plataforma de aviación general del aeropuerto de Almería incrementando el número de posiciones de 13 a 19.
- ▶ Mejora de la iluminación en plataforma con la instalación de nueva torre con proyectores Led y sustitución de proyectores en otra torre en el aeropuerto de Sevilla.
- ▶ Repintado de la plataforma de Aviación Comercial, General y Deportiva y pintado de nuevas posiciones para helicóptero en el aeropuerto de La Gomera.

Carburante

Como actuaciones destacadas, es reseñable la puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso

En el aeropuerto de Zaragoza cabe destacar el acuerdo con CLH para mejorar los tiempos de respuesta para el inicio del servicio.

Otros servicios

Destacar la construcción del nuevo terminal de carga para dos operadores y construcción de un puesto de inspección fronterizo en el aeropuerto de Tenerife Norte.

En el aeropuerto de Tenerife Sur, la nueva sala multifuncional que servirá también como sala de atención a familiares de víctimas dentro del Plan de Autoprotección.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial.

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	477.221	427.929	49.292	11,5%
Otros ingresos de explotación	5.437	4.106	1.331	32,4%
Total Ingresos	482.658	432.035	50.623	11,7%
Total gastos (incluye amortización)	-157.752	-145.214	12.538	8,6%
EBITDA ⁽¹⁾	378.197	334.261	43.936	13,1%

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En el primer semestre de 2017, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron 11,7% respecto al mismo periodo de 2016, hasta 482,7 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 477,2 millones de euros (el 26,1% del total de los ingresos ordinarios del Grupo) lo que supone un incremento del 11,5% respecto al mismo periodo del año 2016 (427,9 millones de euros).

Este resultado se debe a las condiciones contractuales que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), a la mejora en las condiciones para Aena a través de la licitación de los diferentes concursos y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio. En cuanto a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado

de forma muy positiva en los resultados.

Los contratos comerciales de Aena establecen, en su mayor parte, una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado.

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Servicios Comerciales Miles de euros	Ingresos		Variación		Renta Mínima Garantizada	
	1S 2017	1S 2016	Miles de €	%	1S 2017	1S 2016
Tiendas libres de impuestos ⁽¹⁾	137.897	124.924	12.973	10,4%		
Restauración	76.465	67.062	9.403	14,0%		
Alquiler de vehículos	66.068	50.171	15.897	31,7%		
Aparcamientos	62.730	58.374	4.356	7,5%		
Tiendas ⁽¹⁾	42.120	41.756	364	0,9%		
Publicidad	15.750	13.881	1.869	13,5%		
Arrendamientos ⁽²⁾	15.792	12.856	2.936	22,8%		
Resto ingresos comerciales⁽²⁾⁽³⁾	60.399	58.905	1.494	2,5%		
Ingresos ordinarios comerciales	477.221	427.929	49.292	11,5%	35.221	30.979

⁽¹⁾ En el 1S 2017 los ingresos de la Multi-tienda del aeropuerto de Fuerteventura, que hasta agosto de 2016 se registraron en la línea de Tiendas, han pasado a formar parte de la línea de Tiendas libres de impuestos al haberse incorporado al Contrato General de Tiendas Libres de Impuestos en dicha fecha. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas libres de impuestos asciende a +7,9% y a +8,5% el crecimiento de los ingresos de Tiendas.

⁽²⁾ Los ingresos por arrendamientos de superficies para estaciones de telefonía móvil se han reclasificado a Arrendamientos (antes en Resto ingresos comerciales). En base comparable, los ingresos de Arrendamientos descienden un 2,9% y los ingresos de resto de ingresos comerciales aumentan un 8,2%.

⁽³⁾ Incluye: Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones, Fast-Track y Albergue de aeronaves.

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En el primer semestre de 2017, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas representa el 10,6% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (10,1% en el mismo periodo de 2016).

El total de gastos (incluyendo amortización) crece un 8,6%. Este incremento se ve afectado por la aplicación del DORA que reasigna costes entre la actividad aeronáutica y la actividad comercial por un importe de 12,7 millones de euros (incluyendo amortizaciones). Sin incluir las amortizaciones, el importe reasignado en el período asciende a 6,6 millones de euros.

El EBITDA se sitúa en 378,2 millones de euros, un 13,1% superior al del primer semestre de 2016.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación de diferentes acciones comerciales, destacando por línea de negocio:

Tiendas Libres de Impuestos

Aena dispone de tiendas libres de impuestos en 26 aeropuertos, agrupadas en 3 contratos: dos de ellos con World Duty Free y uno con Canariensis.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas. Los Lotes I y II mantienen los crecimientos derivados de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas. En el Lote III (aeropuertos canarios), que presenta una evolución positiva, no ha sido de aplicación la renta mínima garantizada desde 2013 y se estima que no entrará en mínimos a final del año.

En el segundo trimestre de 2017, la actividad de las tiendas libres de

impuestos se ha visto más afectada que en el primer trimestre por un comportamiento más prudente del pasajero con origen/destino en el Reino Unido. Sin embargo, en términos absolutos, los ingresos han ascendido a 137,9 millones de euros lo que supone una variación del 10,4% respecto al mismo periodo de 2016.

Cabe destacar en este primer semestre, los siguientes aspectos.

- El efecto Brexit ha sido significativo sobre las compras de los pasajeros británicos en las categorías de perfumería y cosmética y bebidas alcohólicas, principalmente en los aeropuertos turísticos tales como Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur, Gran Canaria e Ibiza. Esto ha significado en concreto una ralentización del crecimiento de las ventas del lote III que incluye los aeropuertos canarios.

A pesar de esto, el aeropuerto de Fuerteventura continúa incrementado sus ventas después de la implantación de la tienda pasante que se incorporó al contrato general de tiendas libres de impuestos en agosto 2016. El efecto de esta incorporación en la variación de los ingresos de esta línea supone que en base comparable el aumento de los ingresos de Tiendas libre de impuestos asciende a +7,9%.

- En este primer semestre se han definido los proyectos de remodelación de las tiendas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Atrio y Milenium) así como la configuración de un nuevo layout como tienda pasante en el aeropuerto de Bilbao.



Imagen 33. Aeropuerto de Bilbao

- Se han puesto en marcha las obras de remodelación de la tienda de la T4 Satélite del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para convertirla en una tienda digital (Next Generation Store).

Restauración

En el primer semestre de 2017, los más de 320 puntos de venta de restauración, han tenido un buen comportamiento, con unos ingresos que han ascendido a 76,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 14,0% respecto al mismo periodo de 2016.

El crecimiento de ingresos de esta actividad se debe principalmente, a la mejora en las cifras de ventas de nuestros operadores de restauración, consecuencia de los buenos datos de tráfico, del crecimiento del gasto por pasajero en los aeropuertos turísticos y de la consolidación de la oferta completa de restauración, adaptándose a los distintos perfiles de los pasajeros, a través de las diversas marcas ofrecidas.

Destacan, en este semestre, las siguientes actuaciones:

- La publicación de la licitación de la práctica totalidad de la oferta de restauración del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Incluye la licitación de 50 puntos de venta en 23 expedientes. Con esta licitación se pretende conseguir

una mejora de la calidad y variedad de la oferta, incrementar la presencia de marcas internacionales, nacionales y locales, así como el incremento de los ingresos.



Imagen 34. Restauración en el aeropuerto de Barcelona-El Prat

- La pre comercialización y licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Gran Canaria, que incluye 19 puntos de venta. Igualmente con esta licitación se pretende mejorar la calidad y variedad de la oferta, así como un incremento de los ingresos.
- La puesta en servicio de la práctica totalidad de la nueva oferta de restauración de los aeropuertos de Bilbao (5 locales), Ibiza (6 locales, quedando 3 para la temporada de verano de 2018), Fuerteventura (6 locales), así como 2 nuevos puntos en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Tras el acuerdo alcanzado con el operador AREAS para llevar a cabo un plan de acción para la mejora de la calidad de sus puntos de venta en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, a lo largo del mes de mayo se implantó una política de alineamiento de precios con los del centro ciudad, lo que ha supuesto una bajada de los precios en los productos de varias marcas, con el fin de que mejore la oferta, sin descuidar la calidad y mejora de ventas e ingresos.
- Entre el 17 de abril y el 5 de mayo se ha llevado a cabo una campaña de posicionamiento de la oferta gastronómica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-

Barajas, que incluyó la emisión de un programa de Top Chef grabado en el Gatrohub de la T4.

- En materia de calidad, durante este semestre se ha continuado con el seguimiento de la implantación de planes de mejora. Los resultados de las encuestas ASQ muestran una mejora en este sentido, habiendo alcanzado en el primer trimestre de 2017 una puntuación de IR de 3,38 mientras que en el mismo periodo del año anterior fue de 3,18.

Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos se opera en modelo de arrendamiento.

Aena cuenta con clientes líderes del sector, como son las empresas multinacionales Europcar, Sixt, Avis, Enterprise, Hertz o Goldcar, así como empresas nacionales, con gran peso en el mercado, o emergentes que han apostado por la mejora del servicio a los clientes desde dentro del terminal.

El negocio ha crecido en volumen de contratos totales en la red un 12% y en ingresos un 34,3%.

Los principales puntos de actuación del período son:

- El nuevo modelo de contrato, basado en una mayor renta variable pero con menores rentas fijas por los espacios ocupados, ha permitido mejorar los ingresos por esta actividad, en el primer semestre, en un 31,7% sobre el año anterior.
- Se han ampliado las instalaciones puestas a disposición de las empresas con el objetivo de potenciar las ventas. En concreto, 26 nuevos locales de atención a los clientes se han puesto a disposición dentro de los terminales y se han alquilado 600 plazas de aparcamiento y 100.000 m² destinados al stock de coches adicionales a los adjudicados en el contrato. Estas

instalaciones han repercutido en una mejora de las ventas de las empresas, favoreciendo los ingresos variables de Aena (derivados de la renta del 8% estipulada en los contratos), así como de ingresos fijos provenientes del alquiler de espacios y plazas de aparcamiento, cercano al millón de euros anuales.

- Durante el mes de enero se han licitado 12 posiciones vacías en los aeropuertos de Asturias, Girona-Costa Brava, Santander, A Coruña, Jerez, Granada, Murcia y Santiago, para completar la oferta en los aeropuertos aumentando el número de empresas operando dentro del terminal de pasajeros.



Imagen 35. Alquiler de vehículos. Aeropuerto Santander-Seve Ballesteros

Aparcamientos

En el primer semestre de 2017, la facturación por esta actividad ha continuado una tendencia de crecimiento positivo, con un incremento del 7,5% en sus ingresos (62,7 millones de euros).

Las principales actuaciones de este período son las siguientes:

- El segmento de reservas continúa una tendencia de crecimiento muy favorable con variaciones superiores al 30% en ingresos y en número de reservas. Este segmento está comportándose de manera muy positiva, consiguiendo captar cuota de mercado.

- Se han aumentado las ventajas en aparcamientos para los socios del "Aena Club Cliente", con descuentos directos en puerta y a través de las reservas online, con el objetivo de fidelizar a los clientes. En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat se ha puesto en marcha la posibilidad de Pago por Matricula para que los clientes del club que lo deseen puedan entrar y salir del aparcamiento sin necesidad de coger y validar el ticket.



Imagen 36. Aena Club cliente

- En este semestre se ha lanzado la modalidad de reservas en prepago, con la ventaja de realizar el pago en el momento de la reserva, evitando el paso por el cajero automático antes de la salida. La modalidad de prepago se encuentra disponible actualmente en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona El-Prat, Bilbao, Alicante-Elche, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Gran Canaria, Sevilla y Santiago de Compostela.
- Adicionalmente se han ejecutado nuevos productos de aparcamiento en los aeropuertos de Valencia y Málaga-Costa del Sol, con zonas de estacionamiento más próximas al terminal que introducen más variedad de productos de estacionamiento.
- Se ha llevado a cabo una campaña de posicionamiento de los aparcamientos del Aeropuerto Adolfo Suárez durante los casi tres meses que han durado las

obras de mejora del acceso de la línea de metro al aeropuerto.

- Se ha consolidado el envío de mailings a bases de datos para comunicación de ofertas y promociones en momentos clave.

Tiendas

En el primer semestre de 2017, la actividad de retail, con más de 350 locales, de los que 22 pertenecen a la categoría de lujo, ha generado unos ingresos de 42,1 millones de euros, lo que supone variación del 0,9% respecto al mismo periodo de 2016, fundamentalmente como consecuencia de que los ingresos correspondientes al expediente de la Multitienda de Fuerteventura (2,9 millones de euros) se han pasado en 2017 a la línea de negocio de tiendas libres de impuestos. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas es del +8,5%.

Destacan en este semestre las siguientes actuaciones:

- La adjudicación de la segunda fase de la renovación de tiendas de la T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (10 locales), que unida a la primera fase adjudicada a finales de 2016 (23 locales) supondrá la renovación total de la T123, cuyas obras se espera que se desarrollen en el último trimestre del año.
- Renovación y ampliación de la oferta en aeropuertos canarios: adjudicación de la renovación de 4 locales en el aeropuerto de Tenerife Sur, adjudicación de 3 nuevos locales en el aeropuerto de Gran Canaria en la zona del aeropuerto ampliada y adjudicación de 3 locales en el aeropuerto de Fuerteventura.
- La renovación y ampliación de la oferta en aeropuertos de las Islas Baleares: apertura de 6 nuevos locales y adjudicación de otros 4

en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca y adjudicación de un nuevo local en el aeropuerto de Menorca.

- En el mes de enero se inició el servicio de Personal Shopper en las terminales T4, T4S y T1 (no Schengen) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con el fin de mejorar la experiencia del cliente siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales. Asimismo, se ha licitado y adjudicado este servicio en las 2 terminales del aeropuerto de Barcelona-El Prat, estando previsto que se inicie el servicio en septiembre de 2017.



Imagen 37. Personal Shopper. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

- Se ha implantado una campaña de señalización de la oferta comercial en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Ibiza, Lanzarote, que se engloba dentro del plan de marketing repercutible, con el objetivo de mejorar la penetración de cada línea de negocio.

Publicidad

La publicidad en los aeropuertos se gestiona en modelo de arrendamiento, siendo las empresas responsables de la gestión JFT en Canarias y JCDecaux en la Península y Baleares. El sector, muy afectado por la pasada crisis y por los recortes en inversión publicitaria exterior, se recupera lentamente, lo que permite observar mejoras en las ventas del primer semestre.

Los ingresos generados por esta actividad han crecido en el primer semestre de 2017 un 13,5% con respecto al mismo periodo de 2016, alcanzando 15,8 millones de euros. Esta línea de negocios genera unos

ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas. Los crecimientos se derivan de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas.

Las principales actuaciones llevadas a cabo han sido las siguientes:

- Se ha completado la inversión comprometida por contrato en nuevos soportes de publicidad digital, principalmente espectacular como OPI de 90" y Videowall LED de gran formato.
- En los aeropuertos canarios, gestionados por JFT, la mejora de un 20% en las ventas acumuladas ha permitido entrar en renta variable en 2 aeropuertos y en el resto, reducir el diferencial con la renta mínima garantizada, estando muy cerca en otros 4 aeropuertos de entrar en renta variable.



Imagen 38. Soporte publicitario. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Resto de ingresos comerciales

El análisis del resto de ingresos comerciales se puede desglosar en dos grandes bloques:

Salas VIP

En el primer semestre de 2017, las 22 salas VIP operativas en 14 aeropuertos de la red de Aena, han tenido un buen comportamiento en cuanto a ventas e ingresos. Los ingresos han ascendido 19,0 millones de euros, lo que supone variación del

+27,8% respecto al mismo periodo de 2016.

- El 12 de enero se abrió la sala VIP del aeropuerto de A Coruña, que ha tenido 8.216 clientes en este primer semestre y una facturación de 150.783 euros.
- El 12 de marzo, ha iniciado la operación el nuevo gestor para la gestión integral de las Salas VIP del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Este contrato presenta importantes mejoras en términos de calidad de servicio, como la incorporación de un asesor gastronómico para la mejora de la oferta de catering, así como una variedad de comida caliente realizada en las cocinas de las salas, manteniendo la oferta de comida para necesidades especiales.
- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con 4 salas VIP con servicios adicionales a los tradicionales de prensa, internet y catering, como duchas individuales, terraza exterior, zona de trabajo y tomas eléctricas en cada asiento.
- Se han adjudicado los expedientes de gestión integral de Palma de Mallorca a Acciona y Alicante-Elche a Eulen, de Lanzarote a SSP y de Tenerife Sur a GIS. Todos estos expedientes incrementan las condiciones del acuerdo de nivel de servicio. Asimismo, se han iniciado las obras para la remodelación de las salas de Palma de Mallorca, que supondrá la ampliación de las salas actuales y la apertura de una tercera Sala Mediterráneo en otoño y han finalizado las obras de ampliación y adecuación de la Sala VIP de Valencia.

- Están actualmente en proceso de licitación los expedientes de servicio de gestión integral de las Salas VIP de los aeropuertos de Tenerife Sur, Bilbao y Lanzarote.



Imagen 39. Sala VIP. Aeropuerto Tenerife Sur

- Desde el 30 de enero es posible adquirir accesos al "Fast Lane" o "Carril Rápido" (servicio de acceso preferente en los filtros de seguridad) en los aeropuertos de Barcelona El-Prat, Palma de Mallorca, Gran Canaria y Tenerife Sur. El precio del acceso por persona es de 4 euros, y para miembros de Aena Club Cliente de 3 euros.
- Se ha elaborado la estrategia de gestión de las salas VIP del Aeropuerto Barcelona El-Prat y como resultado de la misma, a partir de enero de 2018, la comercialización, política comercial, promocional y precios, pasarán a gestionarse en propio y se contratará la gestión integral para la prestación del servicio.

El pasado 1 de junio se ha publicado la licitación del expediente de gestión integral de las salas VIP del aeropuerto de Barcelona El-Prat, estando prevista su adjudicación el tercer trimestre.

Está prevista la realización de obras de remodelación y ampliación de las salas en 2018 para adecuarlas a los estándares actuales de la red y mejorar su capacidad. Este semestre se ha redactado el Proyecto Básico y se licitará la obra en el segundo semestre de 2018.

Dado el importante crecimiento del volumen de actividad de las salas VIP se están planificando ampliaciones y un proceso de segmentación de salas en los aeropuertos principales (Madrid, Gran Canaria, Bilbao, Alicante y

Málaga) teniendo en cuenta que Palma de Mallorca ya está en proceso de ampliación.

Otras explotaciones comerciales

Incluye las actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y servicios regulados (farmacias, estancos, loterías, etc.).

Dentro de estas actividades se incluye también el servicio de WIFI en los aeropuertos que se explota. El actual modelo de concesión, que permite dar un servicio gratuito con velocidad de 2 Mbps y generar ingresos a través de inserciones

publicitarias, aunque generador de ingresos, no ha sido percibido por los clientes como de alto valor, por lo que se ha decidido cambiarlo hacia un servicio 100% gratuito y con velocidades de conexión mucho mayores (entre 5 Mbps y 15 Mbps) permitiendo una percepción mucho mejor del servicio de WIFI en los aeropuertos.

El pliego para la explotación de este nuevo servicio fue licitado en enero de 2017, presentándose los principales operadores de telecomunicaciones en España. Vodafone ha sido la adjudicataria para prestar el servicio en los aeropuertos de la red. El nuevo servicio que proveerá Vodafone comenzará en noviembre de 2017.

3.2. Segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a activos destinados a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso a terceros de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga.

Aena dispone de una diversidad de activos inmobiliarios destinados al apoyo de la actividad aeroportuaria (operativa de las compañías aéreas, operativa de carga aérea, agentes handling y otros operadores aeroportuarios) y al desarrollo de servicios complementarios.

Así, para el apoyo de la actividad inmobiliaria, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y

almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones.

Dentro de los servicios complementarios se encuentran 25 estaciones de servicio (16 en el Lado Tierra y 9 en el Lado Aire) en 13 aeropuertos y terminales FBOs (Fixed Base Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Respecto a los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los

Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, se ha dado continuidad al proceso que finalizarán a lo largo del segundo semestre de 2017. El objetivo de estos trabajos es analizar y planificar el desarrollo de las aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	29.286	32.344	-3.058	-9,5%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	29.286	32.344	-3.058	-9,5%
Otros ingresos de explotación	723	1.631	-908	-55,7%
Total Ingresos	30.009	33.975	-3.966	-11,7%
Total gastos (incluye amortización)	-26.263	-26.349	-86	-0,3%
EBITDA⁽²⁾	11.766	15.930	-4.164	-26,1%

⁽¹⁾ Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En el primer semestre de 2017, los ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron los 29,3 millones de euros, un 9,5% por debajo de los obtenidos en el primer semestre de 2016 principalmente por efecto del reconocimiento contable en el primer semestre de 2016 de 3,1 millones de euros por derechos de crédito sobre inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión. Excluyendo este efecto, los ingresos ordinarios permanecen estables.

En cuanto a las principales actuaciones del semestre, cabe destacar:

- ▶ La adjudicación de la FBO (Fixed Base Operations) del aeropuerto de Ibiza, que se une a las ya existentes en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, y que estará operativa durante este verano.
- ▶ El arrendamiento de uno de los hangares más emblemáticos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el H2.
- ▶ La adjudicación de dos hangares en Sabadell y otro en Girona-Costa Brava.

- ▶ La licitación de tres hangares de 528 m² en el aeropuerto de Sabadell y otro en Girona-Costa Brava.
- ▶ La licitación de dos expedientes de estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria y La Palma.
- ▶ La licitación del punto limpio para la recogida de residuos y gestión de planta de residuos en el Aeropuerto de Sevilla.

En relación con el transporte de mercancías, en el primer semestre de 2017 se mantienen los ratios de crecimiento de los últimos meses con un incremento acumulado a junio del 12,8%.

Respecto de las actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga que se adjudicaron en 2016, se han llevado a cabo en el primer semestre de 2017 las siguientes actuaciones:

- ▶ En Zaragoza se ha puesto en servicio la nueva instalación que gestiona la empresa ACL y que dotará al aeropuerto de una mayor capacidad de carga.



Imagen 40. Carga aérea. Aeropuerto de Zaragoza

- ▶ En Vitoria, la empresa DHL ha finalizado la obra civil y en la actualidad se están instalando los sistemas automatizados que permitirán procesar de forma automática 21.500 paquetes a la hora.
- ▶ En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, DHL ha solicitado la licencia para el inicio de las obras de construcción de una nueva instalación.
- ▶ En Valencia, se han firmado nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga a favor de UPS y EAT/DHL que permitirán a estas empresas mantener su operación en el aeropuerto.
- ▶ Adicionalmente, se han licitado los concursos de arrendamiento de naves de carga en los aeropuertos de Vitoria y Barcelona-El Prat.

3.3. Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. Los ingresos totales del negocio internacional mejoraron ligeramente en 0,3 millones de euros, como consecuencia de la devaluación de la GBP que impacta negativamente, compensando el sólido crecimiento del tráfico experimentado en el aeropuerto de Luton.

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	103.101	102.711	390	0,4%
Otros ingresos de explotación	81	139	-58	-41,7%
Total Ingresos	103.182	102.850	332	0,3%
Total gastos (incluye amortización)	-100.890	-93.813	7.077	7,5%
EBITDA ⁽¹⁾	24.957	34.739	-9.782	-28,2%

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del aeropuerto de Luton, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 22,2 millones de euros, un 30,3% inferior a la cifra del primer semestre de 2016 (31,9 millones de euros) debido a la devaluación sufrida por la libra esterlina (-12,7%) y al reconocimiento extraordinario de 8,0 millones de euros por la contabilización del gasto asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido, que ha tenido lugar el 31 de enero de 2017. Excluyendo el impacto del tipo de cambio y el efecto extraordinario indicado, la variación del EBITDA habría sido del +6,8%.

(Miles de euros) ⁽¹⁾	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Ingresos tarifarios	46.414	47.050	-636	-1,4%
Ingresos comerciales	51.174	50.816	358	0,7%
Total Ingresos	97.588	97.866	-278	-0,3%
Personal	27.856	20.161	7.695	38,2%
Otros gastos de explotación	47.503	45.825	1.678	3,7%
Amortizaciones y deterioros	22.346	25.432	-3.086	-12,1%
Total gastos	97.705	91.418	6.287	6,9%
EBITDA ⁽²⁾	22.229	31.880	-9.651	-30,3%
Resultado de explotación	-117	6.448	-6.565	-101,8%
Resultado financiero	-11.601	-12.424	823	-6,6%
Resultado antes de impuestos	-11.718	-5.976	-5.742	96,1%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra 2017: 0,8606 y 2016: 0,7639

⁽²⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

El aeropuerto de Luton ha registrado en el primera mitad de 2017 un significativo incremento del tráfico (+13,3%) alcanzando 7,5 millones de pasajeros y más de 66.000 operaciones de aeronaves (+7,0%). Las cifras acumuladas de los últimos doce meses muestran un record histórico en la actividad del aeropuerto, alcanzando los 15,4 millones de pasajeros.



Imagen 41. Aeropuerto de Luton

Estas cifras de tráfico combinadas con el efecto del tipo de cambio sitúan los ingresos del período en 97,6 millones de euros, ligeramente por debajo del primer semestre de 2016 (97,9 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

En GBP, los ingresos de Luton crecen en la primera mitad de 2017 un 12,3% (9,2 millones de GBP) frente al mismo periodo de 2016:

- Los ingresos aeronáuticos, en GBP, han crecido un 11,2% y los ingresos comerciales un 13,4%. Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+16,4%) reflejo del crecimiento del tráfico, de la apertura del nuevo parking y de las estrategias de gestión y precios implantadas; así como de las líneas de restauración y tiendas (+13,7% en conjunto) impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales, si bien se ha producido un ligero retraso en la entrada en funcionamiento de algunos locales debido a las obras en la terminal.
- El EBITDA en GBP ha disminuido un 21,4% (descenso de 5,2 millones de GBP) frente al primer semestre de 2016. Este efecto se deriva de la evolución de los costes de personal, que han aumentado un 103,4% como consecuencia principalmente de la contabilización del efecto extraordinario citado anteriormente relativo a uno de los acuerdos sobre el plan de pensiones.

Este acuerdo, supone la modificación del ratio de conversión ("Pension Commutation factor") que se aplicará al derecho de los miembros del plan de pensiones a cambiar una parte de su pensión futura por una cantidad libre de impuestos percibida al contado en el momento de la jubilación. El anterior ratio de conversión suponía que por cada 9 libras percibidas al contado la pensión futura se reducía en 1 libra anual, en tanto que bajo el nuevo acuerdo, este ratio pasa a ser de 15 a 1. De acuerdo a la NIC 19, el efecto de este cambio medido como el valor actual de su impacto sobre las obligaciones futuras por pensiones que asciende a 6,9 millones de GBP (8,0 millones de euros), ha sido contabilizado en la cuenta de gastos de personal como un mayor coste de los servicios pasados, sin que este ajuste contable tenga impacto en caja. Excluyendo el impacto de este gasto extraordinario, que no tiene impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 1,7 millones de GBP, que habría supuesto un crecimiento del 6,9%.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se han convertido en miembros diferidos del mismo y han dejado de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, han cesado las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

A continuación, se muestra la evolución de la **puesta en equivalencia de las empresas participadas**:

Miles de euros	Resultado puesta en equivalencia				Tipo de cambio	Tipos de cambio		
	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación		1S 2017	1S 2016	Variación
SACSA (Colombia)	1.823	1.452	371	25,5%	€/ COP	3.165,98	3.494,17	9,4%
AMP (México)	7.119	4.475	2.644	59,1%	€/ MXN	21,04	20,11	-4,7%
AEROCALI (Colombia)	1.598	1.689	-91	-5,4%	€/ COP	3.165,98	3.493,71	9,4%
Total participación en el resultado de asociadas	10.539	7.616	2.924	38,4%				

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1,826,254	1,702,386	123,868	7.3%
Otros Ingresos de Explotación	35,309	30,102	5,207	17.3%
Total Ingresos	1,861,563	1,732,488	129,075	7.5%
Aprovisionamientos	-87,751	-91,003	-3,252	-3.6%
Gastos de personal	-210,648	-197,943	12,705	6.4%
Otros gastos de explotación	-506,120	-509,813	-3,693	-0.7%
Amortización del inmovilizado	-396,953	-410,746	-13,793	-3.4%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-3,981	-2,079	1,902	91.5%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	1,204	58	1,146	1975.9%
Total Gastos	-1,204,249	-1,211,526	-7,277	-0.6%
EBITDA ⁽¹⁾	1,054,267	931,708	122,559	13.2%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	657,314	520,962	136,352	26.2%
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-66,358	-84,665	-18,307	-21.6%
Gastos / Ingresos por intereses de expropiaciones netos	1,565	202,568	-201,003	-99.2%
RESULTADO FINANCIERO	-64,793	117,903	-182,696	-155.0%
Participación en el resultado de asociadas	10,539	7,616	2,923	38.4%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	603,060	646,481	-43,421	-6.7%
Impuesto sobre ganancias	-147,004	-157,297	-10,293	-6.5%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	456,056	489,184	-33,128	-6.8%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	-4,866	-3,116	-1,750	-56.2%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	460,922	492,300	-31,378	-6.4%

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 1.861,6 millones de euros en el primer semestre de 2017, un 7,5% más respecto al mismo periodo del año anterior. Los ingresos provenientes de la actividad comercial suponen un 25,9% del total, superando su peso porcentual respecto al mismo periodo de 2016 (24,9%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 1.826,3 millones de euros en el periodo considerado, un 7,3% respecto al mismo periodo de 2016. El incremento de 123,9 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

El total de **gastos de explotación** se mantienen en línea respecto al primer semestre de 2016. Eliminando las amortizaciones, los gastos aumentan 6,5 millones de euros (+0,8%). A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- ▶ Los aprovisionamientos se han reducido un 3,6%, lo que supone 3,3 millones de euros menos frente al primer semestre de 2016, debido principalmente a las nuevas condiciones del Acuerdo ATM/CNS con ENAIRE (-3,0 millones de euros).
- ▶ Los gastos de personal muestran el incremento más significativo de las partidas de gastos, un 6,4% pasando de

197,9 millones de euros en la primera mitad de 2016 a 210,6 millones de euros en el primer semestre de 2017. Este incremento se debe principalmente al efecto de la contabilización en Luton de uno de los acuerdos alcanzados con los empleados en materia de pensiones.

Adicionalmente, contribuyen al incremento de los gastos de personal, la provisión por la subida salarial del 1% en 2017 y la incorporación de personal en prácticas en el tercer trimestre de 2016.

- ▶ Otros gastos de explotación, se reducen un 0,7% (3,7 millones de euros) hasta los 506,1

millones de euros. La variación de esta partida se debe principalmente al efecto de la dotación de la provisión por sentencia desfavorable asociada a la subida de tarifas de 2012 dotada en 2016 (-4,1 millones de euros) y a menores costes de energía eléctrica (-2,8 millones de euros) y de mantenimiento (-2,6 millones de euros). Estos descensos se han visto parcialmente compensados por el incremento de los costes de diversas asistencias técnicas y mayores gastos de seguridad.

- ▶ La amortización del inmovilizado ha ascendido a 397,0 millones de euros y se ha reducido respecto al primer semestre de 2016 en 13,8 millones de euros (-3,4%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos, parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.
- ▶ El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 4,0 millones de euros y aumenta 1,9 millones respecto al primer semestre de 2016.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado desde 931,7 millones de euros en el primer semestre de 2016 a 1.054,3 millones de euros en

el mismo periodo de 2017, lo que supone un incremento del 13,2%, situando el margen de EBITDA en el 56,6%, impactado por la aplicación de la CINIIF 21 relativa a la contabilización de los impuestos locales (145,3 millones de euros en 2017 y 145,5 millones de euros en 2016) y por la estacionalidad del negocio. En este semestre de 2017 se incluyen 22,2 millones de euros de la consolidación de Luton (31,9 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra un aumento del gasto interanual de 182,7 millones de euros, afectado por la reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 millones de euros). El epígrafe "Gastos Financieros y Otros resultados financieros" disminuye en 18,3 millones de euros (-21,6%) principalmente por efecto de la disminución del tipo de interés (4,0 millones de euros), la reducción del principal de la deuda (8,6 millones de euros) y las diferencias de tipo de cambio dotadas en 2016 derivadas del préstamo en libras con Luton (5,7 millones de euros).

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas**

asociadas se ha incrementado en 2,9 millones de euros debido al incremento del tráfico y al efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 147,0 millones de euros, una disminución del gasto de 10,3 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del menor resultado del período y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de período se sitúa en el 24,4%.

El **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado 456,1 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a intereses minoritarios asciende a -4,9 millones de euros (49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 460,9 millones de euros (31,4 millones de euros inferior al alcanzado en el primer semestre de 2016), debido a la citada reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (que ascendió a 153,7 millones de euros). Excluyendo este efecto, el beneficio neto habría aumentado un 36,1%.

5. Inversiones

Al cierre del primer semestre de 2017 la inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 162,4 millones de euros (esta cifra incluye 23,9 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que supone un aumento de 39,0 millones de euros (+31,6%) respecto al mismo periodo del año anterior. El importe de inversión certificada en este período asciende a 158,4 millones de euros.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) ha ascendido a 138,6 millones de euros, cifra que supone un aumento de 38,5 millones de euros (+38,4%) respecto al mismo periodo 2016, que fue de 100,1 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones que se encuadran dentro del grupo funcional de seguridad.

Como actuaciones más destacables que se encuentran en ejecución, cabe señalar la "Adecuación general de plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur; la "Regeneración pavimento pista 07L-25R" en el Aeropuerto Barcelona-El Prat; el "Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación" y la "Ampliación del anillo de climatización módulos C y D" del aeropuerto de Palma de Mallorca; y el "Suministro con

instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para la Terminal 2. Fase II" del Aeropuerto Málaga Costa del Sol.



Imagen 42. Campo de vuelos. Tenerife Norte.

Para los próximos meses está prevista la finalización del "Refuerzo del Firme en la Pista 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas" del aeropuerto de Gran Canaria; la "Regeneración de la pista" y la "Eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R", del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la "Adecuación de las puertas H6, H7 y H8" en Palma de Mallorca.

Asimismo, está previsto iniciar próximamente la obra para la "Reconstrucción de plataforma B" y la "Reconstrucción plataforma C" del aeropuerto de Palma de Mallorca; las "Actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de las Normas Técnicas" del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol; la "Adecuación del drenaje general del sistema aeroportuario" en el Aeropuerto Alicante-Elche y el "Nuevo solado en T1 P00 y T2" en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 43. Plataforma. Aeropuerto de Lanzarote

En el aeropuerto de Luton, continúan tanto las inversiones en mantenimiento y renovación de equipamientos como el Proyecto Curium de aumento de capacidad del aeropuerto. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual desde los 12 millones de pasajeros anuales a 18 millones en 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de las áreas comerciales.



Imagen 44. Aeropuerto de Luton

5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante el primer semestre de 2017 y su comparativa con el primer semestre de 2016:

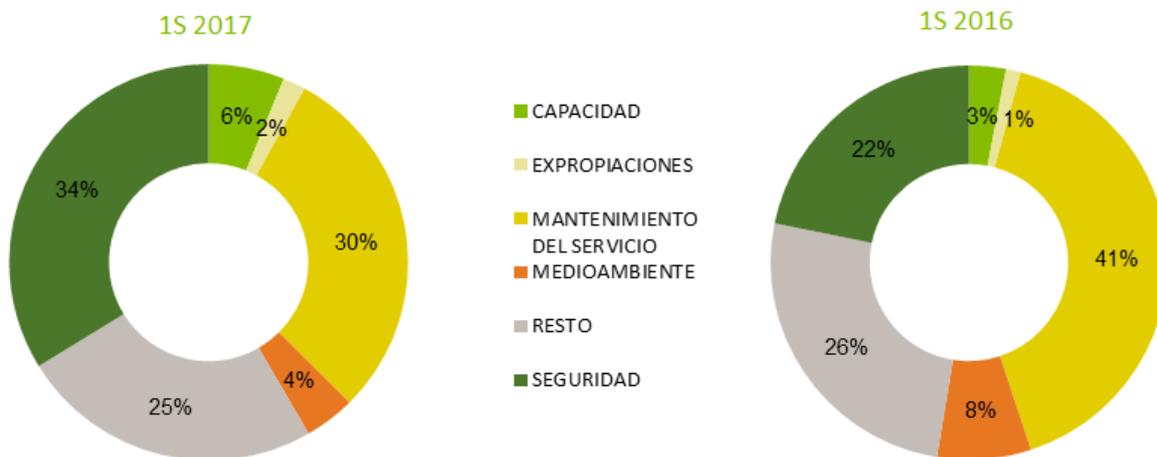


Figura 6. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- Las inversiones efectuadas en el ámbito de la **Seguridad** supusieron en el primer semestre de 2017 el 34% del total de la inversión de Aena (frente al 22% del mismo periodo en el año 2016). Destacan la “Regeneración del pavimento pista 07L-25R” del Aeropuerto Barcelona-El Prat, el “Acuerdo Marco 2011-2014 para el suministro de vehículos auto extintores 6x6 de 10.000 l. de agua” para varios aeropuertos y la “Adecuación del campo de vuelos” en el aeropuerto de La Palma.
- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **Mantenimiento del Servicio** en el primer semestre de 2017 ha disminuido respecto al mismo periodo del año 2016, pasando del 41% en 2016 al 30% en 2017. Destaca como actuación principal las “Inversiones de apoyo y mantenimiento realizadas en los aeropuertos españoles para la conservación de las infraestructuras”, con 6,9 millones de euros en total.
- Las inversiones en **Capacidad** efectuadas en el primer semestre de 2017 ascendieron a 8,5 millones de euros, frente a 3,0 millones de euros alcanzados en los pagos del primer semestre de 2016. Destacan como proyectos de inversión más significativos la “Adecuación de puertas H6, H7 y H8” y la “Adecuación puertas H1 y H2 pista norte” en el aeropuerto de Palma de Mallorca, y la “Remodelación de la Sala 2 para conexiones no Schengen fase 1: remodelación integral de configuración e instalaciones” en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- En el ámbito del **Medio Ambiente**, se han invertido 5,7 millones de euros en el primer semestre de 2017, 2,0 millones menos que en el mismo periodo de 2016. Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico) en varios aeropuertos y en el Convenio de medidas compensatorias en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- En cuanto a las **Expropiaciones**, se han realizado pagos en el primer semestre de 2017 por 2,6 millones de euros, frente a 1,2 millones de euros en 2016, destacando el pago correspondiente a “Terrenos ampliación plataforma Norte-Sur y nuevos accesos zona sur” del aeropuerto de Gran Canaria, con 1,0 millones de euros.
- Dentro de las inversiones clasificadas como **Resto**, se incluyen principalmente inversiones en sistemas informáticos y en el aparcamiento en superficie en el aeropuerto de Gran Canaria.

6. Balance

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	1S 2017	2016	Variación	%Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.197.607	14.502.621	-305.014	-2,1%
Activo corriente	759.029	1.011.153	-252.124	-24,9%
Total activo	14.956.636	15.513.774	-557.138	-3,6%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	4.930.682	5.025.749	-95.067	-1,9%
Pasivo no corriente	8.365.410	8.962.156	-596.746	-6,7%
Pasivo corriente	1.660.544	1.525.869	134.675	8,8%
Total patrimonio neto y pasivo	14.956.636	15.513.774	-557.138	-3,6%

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al **Activo no corriente**, la disminución de 305,0 millones de euros durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 264,4 millones de euros de la partida de "Inmovilizado material". Debido a la limitación a la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos el importe de las altas de inmovilizado del periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas. Adicionalmente, se han producido otras disminuciones durante el periodo, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones.

A su vez, la disminución del **Activo corriente** en 252,1 millones de euros se debe principalmente al descenso del saldo del epígrafe "Clientes y otras cuentas a cobrar" en 96,8 millones de euros, por el cobro de la devolución del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2015 por importe de 110,5 millones de euros, así como al efecto en el saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" explicada a través del Estado de flujos de efectivo en el apartado "7. Flujo de caja".

El **Patrimonio neto** se ha reducido en 95,1 millones de euros, como consecuencia principalmente de la diferencia entre los dividendos repartidos en el período (-581,3 millones de euros) y el resultado del período consolidado (+456,1 millones de euros).

En sentido contrario, el epígrafe "Otras reservas" ha aumentado en 30,5 millones de euros, principalmente por el efecto en las Reservas de cobertura originado por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto en la valoración a 30 de junio de 2017 de los instrumentos financieros derivados suscritos por el grupo. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados negativo existente a 30 de junio de 2017 es de 93,1 millones de euros (136,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2016)

La disminución del **Pasivo no corriente** en 596,7 millones de euros se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 482,8 millones de euros, motivada esencialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras, de acuerdo al calendario de amortización establecido, a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank y, en sentido contrario, por la nueva deuda suscrita.

La partida de "Instrumentos financieros derivados" disminuye en 42,0 millones de euros debido a la evolución de la curva de tipos de interés apuntada en el párrafo relativo al "Patrimonio neto". El saldo del epígrafe de "Provisiones para otros pasivos y gastos" también disminuye en 48,8 millones de euros, debido a la evolución favorable de determinados contenciosos expropiatorios y litigios con contratistas de obras.

El incremento de 134,7 millones de euros en el **Pasivo corriente** se debe principalmente al aumento del

epígrafe “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 257,5 millones de euros, principalmente por el devengo contable de determinados impuestos municipales (en aplicación de lo establecido en la CINIIF 21- Gravámenes) que al 31 de diciembre de 2016 están pagados prácticamente en su totalidad, así como por la provisión del impuesto

de sociedades que al cierre del ejercicio se reduce por la aplicación de los pagos a cuenta realizados. En sentido contrario, la partida de “Provisiones para otros pasivos y gastos” disminuyen 63,6 millones de euros principalmente por el pago de 68,3 millones de euros en el epígrafe “Otras provisiones de explotación”.

El fondo de maniobra, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y financiación, pasa de -514,7 millones de euros en 2016 a -901,5 millones de euros al cierre del primer semestre de 2017, por las causas de las variaciones en Activo y Pasivo corriente explicadas en los párrafos precedentes.

6.2. Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 30 de junio de 2017 en 7.846,2 millones de euros (incluyendo 349,6 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton, LLAH III) frente a los 8.228,0 millones de euros registrados en 2016.

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los “covenants” incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 7.634,5 millones de euros a 30 de junio de 2017 frente a 8.041,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2016, con una mejora sustancial de dichos ratios debido tanto a la disminución de la deuda financiera neta como a la evolución del EBITDA:

Miles de euros	1S 2017	2016
Deuda Financiera Bruta covenants	7.934.437	8.523.750
Efectivo y equivalentes al efectivo	299.944	482.758
Deuda Financiera Neta covenants	7.634.493	8.040.992
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA⁽¹⁾	3,2x	3,6x

⁽¹⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable del Grupo Aena a 30 de junio de 2017 (7.846,2 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (7.634,5 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (principalmente de LLAH III), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, sí incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

Durante el primer semestre de 2017 se ha amortizado deuda por importe de 1.153,8 millones de euros,

incluyendo 797,2 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank a tipo de interés variable. Esta amortización ha sido financiada parcialmente mediante el efectivo generado en el ejercicio y con 600 millones de euros de nueva deuda a tipo de interés fijo y con un vencimiento a cinco años.

En este período se han convertido un total de 391,1 millones de euros, de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando éstas operaciones de un tipo medio de 1,11% a un tipo medio de 0,73%.

Como resultado de estas actuaciones el porcentaje de deuda a tipo fijo alcanza el 88% frente al 78% al cierre de 2016.

Igualmente, es destacable que Aena ha acordado con siete entidades la renovación de pólizas de crédito que vencían en julio de 2017, por importe de 750 millones de euros, pasando a tener vencimiento en marzo/mayo de 2019. Se ha firmado una nueva póliza por importe de 50 millones de euros, con vencimiento en marzo de 2019. Aena ha renovado otros 100 millones de euros el 13 de julio y tiene previsto renovar otros 100 millones de euros el día 24 de julio.

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

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

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

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

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo 2017 Aena ha llevado a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 ha amortizado anticipadamente

797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, a través de la caja generada y tomado deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros, con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,70% anual.

Por otra parte, como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 30 de junio de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 895,2 millones de euros, no esperándose impactos significativos derivados de esta situación.

En relación a los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2017. Estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros provisionados a 31 de diciembre de 2016 y fueron pagados el 22 de marzo de 2017.

Por su parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha mejorado la calificación crediticia a Aena de "BBB+" a "A" revisando la perspectiva de positiva a estable. Esta mejora de Fitch Ratings está basada en la reducción de los niveles de endeudamiento, la mejora del resultado operativo y la menor incertidumbre regulatoria tras la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021. El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service mantuvo la calificación crediticia otorgada a Aena en 2016 ("Baa1" con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien,

en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si ésta se revisase al alza.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena y de Aena Desarrollo Internacional es como sigue:

Días	1S 2017
Periodo medio de pago a proveedores	52
Ratio de las operaciones pagadas	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	33

Tabla 16. Periodo medio de pago a proveedores

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

- ✦ Periodo medio de pago a proveedores = $(\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$.
- ✦ Ratio de las operaciones pagadas = $\sum (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- ✦ Ratio de las operaciones pendientes de pago = $\sum (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente})$.

de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

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

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” del balance. Los pagos realizados y los pagos pendientes durante el primer semestre de 2017, son los siguientes:

Miles de euros	1S 2017
Total pagos realizados	497.058
Total pagos pendientes	52.016

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

Al igual que en 2016, en el primer semestre de 2017 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que

marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2017	1S 2016	Variación	%Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.091.899	999.857	92.042	9,2%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-154.344	-116.647	-37.697	32,3%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.090.600	-410.886	-679.714	165,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741	7.875	1,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-1.288	-3.132	1.844	-58,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	410.283	1.025.933	-615.650	-60,0%

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Durante el primer semestre de 2017, las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han reducido el saldo de tesorería hasta 410,3 millones de euros. Las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertas con los significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (1.091,9 millones de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (600 millones de euros), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (162,4 millones de euros), la amortización de la deuda según calendario de

amortización establecido y adicionalmente, amortizar anticipadamente la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

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

estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante e interés pagados y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado de forma significativa en el periodo (+11,0%), hasta 1.057,1 millones de euros, desde los 952,6 millones de euros en el mismo periodo de 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 1.054,3 millones

de euros al cierre del primer semestre de 2017, frente a 931,7 millones de euros en el mismo periodo de 2016.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido hasta los 1.091,9 millones de euros, desde 999,9 millones en el primer semestre 2016, como consecuencia de lo anteriormente comentado.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 154,3 millones de euros frente a 116,6 millones de euros en el mismo periodo del año anterior y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria.

Estas inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero, se han centrado principalmente la mejora de las instalaciones y en la seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad (ver apartado 5. Inversiones), así como en el proyecto de expansión del aeropuerto de Luton en Reino Unido.

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 5,5 millones de euros y cobros de desinversiones en empresas del grupo y asociadas por importe de 5,4 millones de euros.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a

disposiciones netas durante el período de líneas de financiación de entidades de crédito del subgrupo LLAH III (28 millones de euros) y a la nueva deuda suscrita por la matriz por importe de 600 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 espejo con Enaire como entidad co-acreditada (356,6 millones de euros en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato) y a la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros). Adicionalmente, se han pagado dividendos por un total de 581,3 millones de euros, de los cuales 574,5 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III.

8. Riesgos operativos y financieros

8.1. Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017 el Consejo de Ministros ha aprobado el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA ha sido elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por Aena y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ha ajustado a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- ▶ La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de Aena sufrirá una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- ▶ Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supondrá una penalización el IMAP.
- ▶ Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena por este concepto supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.

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

Adicionalmente, la actividad de Aena está regulada por normativa tanto

nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

Riesgos de explotación

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

- ▶ La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- ▶ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea ("Brexit"), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
 - ▶ Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.
 - ▶ Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un

tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante los seis primeros meses de 2017, el volumen de pasajeros con destino o procedencia Reino Unido se ha visto incrementado en un 13,7% manteniendo la tendencia de 2016.

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que está afectando a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
- La actividad del aeropuerto de Luton podría verse reducida como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o por la evolución económica de Reino Unido, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de su tráfico es internacional.
- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o

menor capacidad de gasto de éstos.

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

- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.

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

El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación con el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

8.2. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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 y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz ("Préstamo Espejo").

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 30 de junio de 2017, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

- 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 Reino Unido, México y Colombia).

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

operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio. No obstante, las diferencias de cambio del préstamo participativo del subgrupo LLAH III que aena Desarrollo Internacional mantiene en sus libros quedan plenamente sujetas a dicho riesgo de tipo de cambio.

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

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

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

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

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

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. 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.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros para cubrir su exposición al Préstamo Espejo. El diferencial (*spread*) medio sobre Euríbor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379%. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780%. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 30 de junio de 2017, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés, calculado a su valor razonable, asciende a 93,0 millones de euros (2016: 129,5 millones de euros).

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2017. El importe total revisado asciende a 391,1 millones de euros correspondiendo en su totalidad a préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) que se han fijado a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,11% a un tipo medio de 0,73% (2016: 781,3 millones de euros correspondientes a préstamos del BEI que se fijaron a régimen tipo fijo a vencimiento a un tipo medio de 0,82%).

El tipo de interés revisable, que es aplicable, principalmente, a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones, es un tipo de interés fijo que se mantiene durante un período (normalmente de 4 años). Al vencimiento de este período, se revisa por el Grupo y se decide si se quiere continuar con el mismo régimen o cambiarlo por un régimen a tipo fijo a vencimiento o variable.

Además, en el primer semestre 2017 se han cancelado anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda a tipo variable y se han tomado 600 millones de euros a tipo fijo.

Como consecuencia de todo ello, se ha modificado el reparto de deuda por tipos, siendo a 30 de junio de 2017 el porcentaje de deuda a tipo fijo de un 88%, frente a un 12% variable (a 31 de diciembre de 2016: 78% fijo y 22% variable).

A 30 de junio de 2017, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 1,9 millones de euros menor y 1,9 millones de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016: 4,1 millones de euros menor y 4,1 millones de euros mayor, respectivamente).

Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales,

que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

El 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, 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.

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 flujos de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a periodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una política de contención de costes y de racionalización de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2017 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el

total de pasivos corrientes) negativo de 901,5 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 514,7 millones de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 de 1.054,3 millones de euros (931,7 millones de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

A 30 de junio de 2017 la Sociedad Aena dispone de 1.050 millones de euros en líneas de crédito completamente disponibles, con vencimientos a largo plazo. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 31,9 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

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

A 30 de junio de 2017 (Miles de euros)	2017 (*)	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	343.490	665.199	666.959	666.834	579.564	4.195.727	7.117.773
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	25.095	-	-	-	-	-	25.095
Préstamos de entidades de crédito Aena	-	-	-	-	-	600.000	600.000
Intereses devengados préstamo con entidades de crédito Aena	202	-	-	-	-	-	202
Préstamos con entidades de crédito	66.191	-	-	-	-	251.184	317.375
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	52.749	52.749
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	405	-	-	-	-	-	405
Otros pasivos financieros	29.874	7.498	6.443	34.461	6.494	41.255	126.025
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	576.697	-	-	-	-	-	576.697
Intereses Deuda Aena S.M.E., S. A. (**)	43.228	95.452	86.456	77.455	68.640	262.386	633.617
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	4.807	9.800	8.802	9.386	11.555	2.196	46.546
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.110	4.220	4.220	4.232	4.220	8.001	27.003

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2017 a 31 de diciembre de 2017.

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media total de cada período calculado con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2017 y 31 diciembre de 2016 respectivamente.

A 31 de diciembre 2016 (Miles de euros)	2017	2018	2019	2020	2021	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	8.271.571
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	33.812	-	-	-	-	-	33.812
Préstamos de entidades de crédito	40.383	-	-	-	-	258.259	298.642
Pasivos por arrendamientos financieros	1.996	2.177	2.258	2.341	2.429	13.444	24.645
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	54.403	54.402
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	418	-	-	-	-	-	418
Otros pasivos financieros	27.240	8.606	6.577	33.475	5.908	35.126	116.932
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	320.756	-	-	-	-	-	320.756
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	108.428	97.856	87.715	77.568	67.612	284.551	723.730
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	9.914	10.107	9.078	9.680	11.918	2.265	52.962
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.352	4.352	4.352	4.364	4.352	8.251	30.023

Tabla 19. Análisis de los flujos de efectivo generados por los pasivos financieros vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo de ENAIRE

El detalle de los préstamos con ENAIRE por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio¹ a 30 de junio de 2017 y a 31 de diciembre de 2016 es el siguiente:

Miles de euros	2017		2016	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	935.582	0,13%	1.810.244	0,16%
Revisable	114.900	1,19%	543.404	1,30%
Fijo	6.667.291	1,61%	5.917.923	1,78%
TOTAL	7.717.773	1,28%	8.271.571	1,36%
TOTAL OTROS COSTES FINANCIEROS		1,35%		1,36%

Tabla 20. Detalle préstamos con partes relacionadas

¹ El tipo medio del primer semestre de 2017 incluye el coste de la garantía financiera de Depfa Bank.

9. Principales litigios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril¹ (el "Reglamento 598/2014").

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, el día 12 de junio de 2017, se ha recibido Diligencia de Ordenación de fecha 9 de junio de 2017, en la que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid formula requerimiento solicitando que (i) en término de diez días se le informe de quién es el órgano responsable de la ejecución y (ii) en término de dos meses se proceda a practicar las actuaciones que exija el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el fallo de la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2017.

En cumplimiento de la citada Diligencia se informará al Tribunal Superior de Justicia que la próxima actuación a realizar será la evaluación de los niveles de ruido, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento 598/2014. Además, tal y como ha indicado el Tribunal Supremo, dicha evaluación se realizará comprobando el nivel de ruido en el interior de las viviendas.

¹ Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

10. Recursos humanos

En este apartado cabe destacar que el 23 de mayo de 2017, el Consejo de Administración ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena que busca asegurar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos con el nuevo marco regulatorio e impulsar el crecimiento rentable de las actividades no reguladas.

Otros aspectos reseñables en este área son:

10.1. Datos de plantilla

La plantilla media total a 30 de junio de 2017 alcanza los 8.136 empleados (incluyendo 741 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.909 (714 de Luton) a 30 de junio de 2016.

Por otro lado, la plantilla media temporal asciende a 971 empleados en junio de 2017 frente a 756 del año anterior.

También es reseñable los buenos resultados obtenidos en términos de productividad acumulada de la sociedad dominante, con un notable incremento de la ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 6,2% entre junio de 2017 en comparación con junio 2016.



A continuación, se muestra la información más relevante de la Sociedad dominante en España:

10.2. Igualdad

Del total de profesionales en España, 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.

En cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, continúa en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo".

10.3. Selección

Durante el primer semestre de 2017 se han llevado a cabo varios procesos selectivos:

a) Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados/as Universitarios/as

Aena participa en la Estrategia Juventud 2020. De la voluntad de impulsar esa iniciativa promovida por el Gobierno de España, se da continuidad a esa iniciativa a través de la oferta de contratos en prácticas para titulados/as universitarios/as. El objetivo es brindarles una experiencia laboral que complementa la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo.

Con ese empeño, en marzo de 2017 se convocó un proceso de selección de 60 contratos en prácticas (dirigido a ocupaciones de ingeniería e informática) durante un periodo mínimo de un año y un máximo de dos. A la convocatoria se presentaron cerca de 900 candidaturas. Actualmente, se encuentra en curso, estando prevista su finalización en el mes de julio de 2017.

b) Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios

Aena en el marco de las diferentes actuaciones que viene desarrollando en materia de empleo, convocó en marzo de 2017 un proceso de selección externa de personal, para la cobertura de 7 plazas de titulados/as universitarios/as (correspondientes en su mayoría, a las plazas de la tasa de reposición autorizadas en el año 2016), así como para la constitución de Bolsas de candidatos/as en reserva para futuras contrataciones de plazas fijas o temporales (salvo contratos en prácticas).

La convocatoria, dirigida a ocupaciones de ingeniería e informática, se encuentra actualmente en curso, habiéndose recibido cerca de 1.900 candidaturas y estando prevista la finalización del proceso en el mes de julio de 2017.

c) Finalización de la Provisión Interna de 18 de Julio 2016

Este proceso, finalizado en el mes de marzo pasado, ha dado como resultado la promoción o traslado de 124 trabajadores y, como consecuencia de ello, la adjudicación de 119 plazas con cargo a las bolsas externas constituidas tras la convocatoria de Octubre de 2015.

d) Becas

Para dar continuidad al Plan de Emancipación Joven, aproximadamente 60 estudiantes universitarios del último curso han recibido becas para hacer prácticas académicas con nosotros, ofreciendo la posibilidad de adquirir un

conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, y así como contribuir a su formación integral, facilitando su inserción en el mundo laboral.

10.4. Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Con carácter general, se han impulsado acciones que pretenden contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación, la mejora de las condiciones de trabajo, el desarrollo de las capacidades profesionales, la diversidad e igualdad, manteniendo a su vez altos niveles de seguridad en la prevención de riesgos laborales.

Para ello durante este primer semestre de 2017, se han realizado diversas acciones formativas y programas:

a) Acciones Formativas:

El desarrollo de las competencias de nuestros trabajadores es un elemento clave y prioritario en la estrategia de recursos humanos de Aena. En lo que respecta al número de horas de formación, durante el primer semestre de 2017, fueron gestionadas un total de 119.353,5 horas de formación, realizándose 56.355 horas de forma presencial y 62.998,5 on-line, para un total de 6.063 empleados.

b) Programas:

El talento y compromiso de los empleados de Aena son los pilares que fundamentan el éxito de su desempeño y son su mejor activo para la adaptación a los retos que pretende afrontar la compañía en el futuro. Por este motivo, durante 2017, se continúan consolidando diferentes programas específicos como herramienta para el desarrollo profesional individual o en equipo, entre ellas, cabe destacar dos programas específicos:

Mentoring

El Programa de Mentoring “Líderes desarrollando líderes”, sigue creciendo. En febrero de 2017 se lanzó su sexta edición. El proyecto ha acumulado un total de 163 participantes. El programa de mentoring no es sólo una herramienta de desarrollo profesional, también supone una palanca de cambio que favorece la implicación de diferentes niveles de la organización en los valores culturales que se quieren potenciar.

Con estos hitos, Aena impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- Desarrollo de competencias clave para el liderazgo.
- Favorecer el compromiso y la transformación cultural.
- Favorecer el networking interno.

Coaching

El Programa de Coaching iniciado en 2007 mediante coaches externos y complementado desde 2011 con coaches internos, como estrategia de

desarrollo que se focaliza en potenciar las capacidades de directivos y mandos intermedios, para que generen resultados profesionales extraordinarios, arroja los siguientes datos en el primer semestre de 2017: 16 trabajadores (10 mujeres y 6 hombres), han participado en procesos. 9 de ellos con coaches externos y los 7 restantes con coaches internos. Entre todos los procesos, se acumulan 83,5 horas de coaching en la compañía.

10.5. Clima

En pasado mes febrero, la empresa lanzó una encuesta de opinión a todos sus empleados. Esta iniciativa, pretendió conocer las impresiones de los trabajadores sobre diversos aspectos de la compañía. Identificar aquellos mejor valorados, así como las posibles áreas de mejora. La iniciativa tuvo muy buena acogida, con un 60% de participación en términos globales (82 % en los servicios centrales y 58 % en la red de aeropuertos).

Cumpliendo con el compromiso de transparencia, en el mes de mayo, fueron presentados los resultados globales a todos los empleados. Esta acción, permitirá poner en marcha una serie de planes de acción en los que la dirección de Organización y Recursos humanos empezará a trabajar próximamente.

11. Responsabilidad corporativa

Sobre la base de las Recomendaciones de Buen Gobierno de la CNMV, y la Política Marco de Responsabilidad Corporativa, durante el primer semestre de 2017 se ha aprobado la Estrategia de Responsabilidad Corporativa (RC) de Aena.

La estrategia de Responsabilidad corporativa tiene como objetivo contribuir al turismo responsable haciendo que los servicios que prestamos aporten valor a clientes, accionistas y a la sociedad en general.

Por ello, el modelo de actuación se basa en conseguir que nuestros grupos de interés nos perciban como una empresa valiosa para su entorno, que cuida a las personas y que es transparente en sus acciones.

Para su despliegue, se aprueba el Plan de Acción de Responsabilidad Corporativa formado por 7 programas articulados en torno a los ejes estratégicos de RC: el capital natural, la contribución social y la transparencia y cuyo grado de cumplimiento será evaluado periódicamente por el Comité Ejecutivo de RC, y presentado anualmente al Comité de Dirección y al Consejo de Administración.

11.1. Principales actuaciones

- Adhesión a la iniciativa a Pacto Mundial de Naciones Unidas (Global Compact) suscribiendo sus Diez Principios.
- Publicación del Informe Anual 2016 en el registro de memorias e informes de RC del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

- Aprobación de la Política de Comunicación cuyo fin principal es que la cultura de responsabilidad corporativa, que la compañía promueve, llegue a un área estratégica como es la comunicación. Entre sus objetivos figura el impulso de las relaciones con los grupos de interés basadas en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza.
- Aena se sitúa como la primera empresa de su sector con mejor reputación corporativa, según el ranking Merco Reputación. Además, entra por primera vez en el ranking general de líderes empresariales. D. José Manuel Vargas, Presidente y Consejero Delegado, ocupa este año el puesto número 62º de la clasificación.

11.2. La protección del entorno

La actividad de Aena requiere, por su naturaleza, de un modelo de actuación sostenible con el entorno que le rodea. Para la compañía, el respeto y cuidado del medio ambiente es una de sus principales prioridades. Esto le lleva a promover multitud de propuestas y actuaciones, que le permitan:

- Garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental vigente.
- Minimizar la afección acústica.
- Impulsar la eficiencia energética y energías renovables en los aeropuertos, que permita a su vez minimizar el consumo de recursos naturales.
- Avanzar en el modelo de gestión ambiental.

- Proteger la biodiversidad.
- Sumarse a la lucha contra el cambio climático.

En esta línea, algunas de las actuaciones más destacadas son:

- Englobado en el plan de ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico, durante el primer semestre de 2017 se han realizado actuaciones de insonorización en 339 inmuebles (21.610 desde el año 2000), con el objetivo de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a las preocupaciones de las partes interesadas. Actualmente, están en marcha 18 planes de aislamiento acústico.
- La implementación de diversas medidas de eficiencia energética en los aeropuertos, todas ellas completadas con una labor de concienciación y sensibilización medioambiental, han hecho posible que, a pesar del crecimiento de pasajeros y a la singularidad de la climatología, el consumo energético se haya mantenido prácticamente constante. Asimismo, en cumplimiento del RD 56/2016 se han realizado las auditorías energéticas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Sevilla, Málaga-Costa del Sol
- En el ámbito de las evaluaciones atmosféricas y lucha contra el cambio climático se han renovado las Certificaciones en el programa "Airport Carbon Accreditation" en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca en nivel 2, y Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote en nivel 1. Otro aspecto destacable es la

cumplimentación por parte de Aena del principal marco de reporting sobre cambio Climático, el cuestionario Carbon Disclosure Project (CDP). Por último, destacar que se ha establecido un marco común para el cálculo de emisiones de los vehículos de los agentes Handling en la red de aeropuertos, fijando su objetivo de reducción de emisiones en un 20% para el año 2020.

- Conscientes del potencial de las energías renovables en nuestros aeropuertos, en la actualidad se está trabajando en un plan fotovoltaico con el objetivo de dotar a los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote, Tenerife Sur y Fuerteventura, de instalaciones fotovoltaicas en autoconsumo con potencias entre los 600 kW y los 1.000 kW.
- En el ámbito de la Evaluación ambiental estratégica de Planes Directores, se encuentran en trámite las propuestas de revisión de los Planes Directores de Huesca-Pirineos, La Gomera, Melilla, Almería, Burgos, El Hierro, La Palma, Logroño-Agoncillo, Zaragoza y Sevilla.

11.3. Contribución social

En lo que se refiere a la contribución en la sociedad, el primer semestre del año ha sido de gran relevancia:

- Consolidación del Programa “Abrazando Valores” como seña de identidad la acción social de Aena.
- Aena ha sido distinguida con el reconocimiento “Empresa Comprometida – Afanías 2017”
- Se mantiene acuerdos y convenios con distintas entidades públicas y privadas enfocadas a la integración social, la discapacidad, el fomento de la cultura y el arte o la mejora de la sostenibilidad ambiental.
- A través de los programas de actuación de empleo adjudicados en el ejercicio anterior a un total de 8 entidades sociales, se prevé la generación de 10 puestos de trabajo para personas con discapacidad en su primer año, 20 en 2017 y 30 en 2018.
- El Aeropuerto de Tenerife Sur, es reconocido con el Premio Solidario ONCE Canarias, en la

categoría Estamento de la Administración Pública, por ofrecer un servicio de calidad adecuado a las personas con movilidad reducida.

- Se crea un nuevo canal de solicitud del servicio de atención a las Personas con Movilidad Reducida a través de la APP de Aena.

➤ Nuestros empleados

El compromiso con los empleados es una prioridad. Como ejemplos, se pueden resaltar:

- La puesta en marcha de distintos programas enfocados a la conciliación de la vida familiar y laboral, la gestión de beneficios al empleado o la concesión de ayudas sociales destinadas a los estudios y la salud.
- En algunos centros se han implantado actuaciones encaminadas a resolver incidencias de conflicto laboral.

Cabe destacar que Aena vuelve a figurar, un año más, como una de las empresas mejor valoradas por los estudiantes universitarios para trabajar. Este es el resultado extraído del estudio “Most Attractive Employers” en España realizado por Universum, empresa internacional líder en Employer.

12. Contratación

El primer semestre del año 2017, Aena ha llevado a cabo las fases de análisis del alcance y de especificación de requisitos funcionales, técnicos y de seguridad de las medidas que forman parte del proyecto de Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena, como muestra de su compromiso con la transparencia y fluidez de este proceso.

Adicionalmente, en este período se han llevado a cabo las fases de diseño y desarrollo del proyecto de publicaciones de los anuncios de las convocatorias de licitación de Aena y sus resultados, en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP), en el escenario 0.

Por otra parte, dentro del ámbito de la contratación electrónica de Aena

y en cuanto al sistema de subastas electrónicas, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, se han ejecutado un total de 347 subastas electrónicas en los procesos de adjudicación de determinados expedientes y pedidos de Acuerdos Marco, desde la implantación de este proceso telemático (a finales del año 2015) hasta el 30 de junio de 2017.

Por último, es importante destacar que durante el primer semestre de 2017 se ha consolidado el uso, por parte de empresas y profesionales,

del sistema de suscripción de operadores económicos en el Portal de Contratación de la Web Pública de Aena. Este sistema se ha desarrollado con objeto de mejorar la publicidad de las licitaciones de los expedientes de Aena y fomentar la concurrencia en los procesos de contratación.

Por su parte, en la contratación comercial se están finalizando los trabajos relativos a la automatización del Cuadro de Mando en Bicomer. Además, se han publicado los pliegos de licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Barcelona-El Prat, en los que se contempla la aplicación del sistema de subastas electrónicas en los procesos de adjudicación.

Contratación general de proveedores

Desde enero a junio de 2017, el importe adjudicado por Aena mediante expedientes, ascendió a 458,2 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 87,3% del total (399,9 millones de euros), frente al 12,7% (58,3 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada. El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (en millones de euros):

Inversión centralizada	1S 2017
Obras	68,3
Suministros	85,8
Asistencias, consultorías y servicios	15,3
Gastos centralizados	
Obras	0,3
Suministros	4,7
Asistencias y servicios	225,5
Inversión descentralizada	
Obras	27,9
Suministros	8,7
Asistencias, consultorías y servicios	1,1
Gastos descentralizados	
Obras	4,6
Suministros	4,1
Asistencias y servicios	12,0

Tabla 21. Desglose por naturaleza de expedientes de proveedores adjudicados

Por otra parte, durante el primer semestre del año 2017, el importe adjudicado por Aena mediante contratos menores ha sido de 12,32 millones de euros.

Contratación comercial de clientes

Desde enero a junio de 2017, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 12,3 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente en dicho período, por líneas de negocio, es la siguiente (en euros):

Línea Negocio	Nº Expedientes	Importe Adjudicación (1ª Anualidad)	%s/ Total Adjudicación (1ª Anualidad)
Agencias de viaje	14	217.197	1,8%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	5	899.009	7,3%
Alquiler de vehículos	2	772.944	6,3%
Aparcamiento de vehículos	6	0	--
Bares y restaurantes	4	989.383	8,0%
Carga	1	8.055	0,1%
Aviación general	2	479.088	3,9%
Máquinas (vending y plastificado)	4	2.538.327	20,6%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	176.708	1,4%
Otros servicios a pasajero	1	47.592	0,4%
Salas vip	2	0	--
Servicios financieros	4	137.172	1,1%
Tiendas en regimen fiscal normal	36	6.058.488	49,2%
TOTAL	82	12.323.963	100,0%

Tabla 22. Desglose por línea de expedientes de arrendamiento comercial adjudicados

13. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de Aena durante el primer semestre de 2017 ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,9% hasta los 170,85 euros por acción frente a la evolución del IBEX35, que aumentó un 11,7%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.

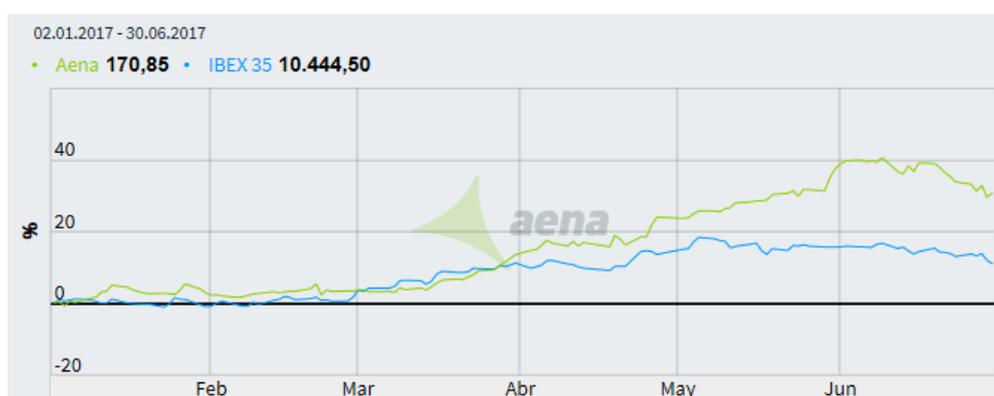


Figura 7. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

30/06/2017	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	53.125.132
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	418.308
Capitalización €	25.627.500.000
Precio de cierre €	170,85
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	72,3%

Tabla 23. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2017, Aena no dispone de acciones propias por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

14. Otros hechos

No se han producido hechos significativos posteriores a 30 de junio de 2017 y hasta la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017, distintos del hecho relevante publicado con fecha de 19 de julio de 2017, emitido a raíz de la suspensión cautelar acordada por la CNMV de la negociación en dicha fecha, y que se transcribe a continuación:

“En relación con las noticias publicadas en el día de hoy, Aena confirma que su Consejo de Administración y su Comisión Ejecutiva se reunieron para analizar la viabilidad financiera e industrial de una potencial oferta pública de adquisición de Abertis.

No obstante, antes de adoptar una decisión definitiva al respecto, habida cuenta de la trascendencia económica y estratégica de la operación y de la normativa legal aplicable, fundamentalmente, la necesidad de autorización del Consejo de Ministros para ampliar el perímetro del sector público empresarial y la necesidad del acuerdo de la Junta General al tratarse de una adquisición de activos esenciales al superar el 25 % del valor de los activos de Aena, la Sociedad acordó solicitar la posición de su accionista mayoritario, ENAIRE, titular de más del 50 % del capital social.

En el día de hoy, el Consejo de Enaire ha notificado a Aena que *“una vez examinada la potencial adquisición de Abertis por Aena y valoradas sus implicaciones de todo orden, así como las razones de oportunidad y de contribución al interés general, ha decidido por unanimidad rechazar esta potencial adquisición.”*

Una vez publicado dicho hecho relevante, la suspensión cautelar mencionada, fue levantada con efectos de las 11:00 horas de la fecha citada.

ANEXOS:

- I. Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2017

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.299.536	13.563.922
Activos intangibles	502.273	525.647
Inversiones Inmobiliarias	136.666	135.690
Inversiones en asociadas	63.283	71.741
Otras cuentas a cobrar	2.778	2.599
Activos por impuestos diferidos	131.268	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	347	354
Otros activos financieros	61.456	58.697
Instrumentos financieros derivados	-	-
	14.197.607	14.502.621
Activos corrientes		
Existencias	8.003	8.958
Clientes y otras cuentas a cobrar	340.736	437.579
Activos financieros disponibles para la venta	7	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	410.283	564.616
	759.029	1.011.153
Total activos	14.956.636	15.513.774
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	2.408.996	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas	-15.530	-16.261
Otras reservas	-82.586	-113.110
Participaciones no dominantes	18.934	32.400
	4.930.682	5.025.749
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.429.419	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	54.911	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	83.703	89.990
Prestaciones a los empleados	64.505	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	84.833	133.639
Subvenciones	536.241	544.382
Otros pasivos a largo plazo	111.798	132.001
	8.365.410	8.962.156
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	696.554	439.045
Deuda financiera	827.058	880.439
Instrumentos financieros derivados	38.151	39.651
Subvenciones	33.870	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	64.911	128.468
	1.660.544	1.525.869
Total pasivos	10.025.954	10.488.025
Total patrimonio neto y pasivos	14.956.636	15.513.774

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.826.254	1.702.386
Otros ingresos de explotación	5.366	3.133
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.431	2.304
Aprovisionamientos	-87.751	-91.003
Gastos de personal	-210.648	-197.943
Otros gastos de explotación	-506.120	-509.813
Amortización del inmovilizado	-396.953	-410.746
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24.472	20.092
Excesos de provisiones	3.040	4.573
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-3.981	-2.079
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.204	58
Resultado de explotación	657.314	520.962
Ingresos financieros	2.550	207.500
Gastos financieros	-44.181	-56.369
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-23.162	-33.228
Gastos financieros – netos	-64.793	117.903
Participación en el resultado de asociadas	10.539	7.616
Resultado antes de impuestos	603.060	646.481
Impuesto sobre las ganancias	-147.004	-157.297
Resultado del período consolidado	456.056	489.184
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-4.866	-3.116
Resultado del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante	460.922	492.300
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,07	3,28
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,07	3,28

ANEXO I: Estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2017

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016

Miles de euros	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Resultado antes de impuestos	603.060	646.481
Ajustes por:	454.073	306.128
- Depreciación y amortización	396.953	410.746
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	3.981	2.079
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	-	3.143
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	20.333	22.124
- Deterioro de inmovilizado	-	-
- Imputación de subvenciones	-24.472	-20.092
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	-1.977	5.457
- Variación de provisiones	23.847	33.920
- Ingresos financieros	-2.550	-207.500
- Gastos financieros	44.181	56.369
- Diferencias de cambio	2.829	7.961
- Otros Ingresos y gastos	1.487	-463
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	-10.539	-7.616
Variaciones en capital circulante:	25.713	69.634
- Existencias	399	239
- Deudores y otras cuentas a cobrar	7.408	28.550
- Otros activos corrientes	-56	-33
- Acreedores y otras cuentas a pagar	39.364	59.411
- Otros pasivos corrientes	-20.594	-17.940
- Otros activos y pasivos no corrientes	-808	-593
Otro efectivo generado por las operaciones	9.053	-22.386
Intereses pagados	-71.919	-69.018
Cobros de intereses	339	992
Impuestos cobrados (pagados)	81.450	45.213
Otros cobros (pagos)	-817	427
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.091.899	999.857
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-147.600	-115.368
Adquisiciones de activos intangibles	-14.736	-7.406
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-103	-628
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-2.865	-2.434
Cobros de desinversiones en Empresas del grupo y asociadas	5.376	2.029
Cobros de otros activos financieros	106	11
Dividendos recibidos	5.478	7.149
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-154.344	-116.647
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	9.340	6.112
Ingresos de financiación de entidades de crédito	628.004	22.254
Otros cobros	13.871	11.873
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-334	-167
Devoluciones de financiación del Grupo	-1.153.798	-442.982
Dividendos pagados	-581.321	-3.350
Otros pagos	-6.362	-4.626
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	-1.090.600	-410.886
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-1.288	-3.132
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-154.333	469.192
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	410.283	1.025.933

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en el primer semestre de 2017

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
247552	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
247614	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
248151	15/02/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2016.
248341	21/02/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2016
248343	21/02/2017	Información adicional sobre cuentas anuales auditadas	Presentación de resultados e informe de gestión consolidado del ejercicio 2016.
248344	21/02/2017	Información sobre dividendos	Propuesta de distribución de dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016
248345	21/02/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021
248354	22/02/2017	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2016
248356	22/02/2017	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del ejercicio 2016
249848	21/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
249849	21/03/2017	Composición del consejo de administración	La compañía comunica cambios en el Consejo de Administración
249896	23/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
250765	18/04/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2017
251084	25/04/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas
251087	25/04/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en el Consejo de Administración aprobados por la Junta General de Accionistas
251094	25/04/2017	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
251120	26/04/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2017
252198	18/05/2017	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings la agencia de calificación crediticia a AENA de "BBB+" a "A" revisando la perspectiva de positiva a estable
252377	23/05/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena, con el informe favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena

FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2017

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 26 de julio de 2017, y en cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable vigente, procede a formular los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados e Informe de Gestión intermedio consolidado del ejercicio de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en 84 folios de papel común, y el segundo en 60 folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. José Manuel Vargas Gómez	
Consejero:	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	D ^a . Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. José María Araúzo González	
Consejero:	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero:	D ^a . M ^a Jesús Romero de Ávila Torrijos	
Consejero:	D ^a . Alicia Segovia Marco	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn ¹	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Simón Pedro Barceló Vadell ²	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Secretario no consejero:	Dña. Matilde García Duarte	

¹ Por imposibilidad de asistencia a la reunión del Consejo de Administración, delega su voto y firma en D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena

² Por imposibilidad de asistencia a la reunión del Consejo de Administración, delega su voto y firma en D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría.