Presentación de Resultados

Correspondiente al periodo anual 2017

28 de febrero de 2018

Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía") y de su gestión a lo largo de 2017, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

La Presentación se ha preparado:

(i) Únicamente para su uso durante la presentación de los resultados financieros de 2017; en este sentido, la Presentación no constituye una oferta ni una invitación: (a) a comprar o suscribir acciones, de conformidad con las disposiciones de la Ley 24/1988, de 28 de julio (con sus modificaciones y reformulaciones), sobre el mercado de valores y sus reglamentos de aplicación; o (b) a comprar, vender o intercambiar, ni a solicitar una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni a solicitar cualquier voto o autorización, en cualquier otra jurisdicción; ni se debe interpretar en este sentido.

(ii) Para fines informativos, dado que la información que contiene es puramente explicativa; a tal fin, se debe indicar que la información y cualquier opinión o afirmación realizada en la Presentación (incluida la información y las afirmaciones sobre previsiones, como se definen a continuación) (en lo sucesivo, la «Información») no ha sido objeto de revisión ni verificación por parte de ningún tercero independiente ni ningún auditor de la Sociedad, y determinada información financiera y estadística de esta Presentación está sujeta a ajustes de redondeo. En consecuencia, ni la Sociedad, ni sus consejeros, directivos, empleados, o cualquiera de sus filiales u otras empresas del grupo de la Sociedad:

   (a) Ofrecen ninguna garantía, expresa o implícita, en lo referente a la imparcialidad, precisión, integridad o corrección de la Información.

   (b) Asumen ningún tipo de responsabilidad, ya sea por negligencia o por cualquier otro motivo, por todo daño o pérdida que surja de cualquier uso de la Presentación, su contenido o cualquiera Información que contenga.

La Presentación contiene información y afirmaciones sobre previsiones acerca de la Sociedad y su grupo (la «Información y Afirmaciones sobre Previsiones»); dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones (que, por lo general, se identifica mediante las palabras «espera», «anticipa», «prevé», «considera», «estima», «pretende», «constata» o expresiones similares, entre otras) puede incluir afirmaciones sobre expectativas o previsiones de la Sociedad, así como suposiciones, estimaciones o afirmaciones acerca de operaciones futuras, resultados futuros, datos económicos futuros y otras condiciones como el desarrollo de su actividad, tendencias en el sector de actividad, gastos de capital futuros, y adquisiciones y riesgos regulatorios. No obstante, es importante tener en cuenta que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones:

(i) No es una garantía de expectativas, resultados futuros, operaciones, gastos de capital, precios, márgenes, tipos de cambio u otros datos o acontecimientos.

(ii) Está sujeta a incertidumbres y riesgos materiales y de diversa índole (incluidos, entre otros, los descritos en las presentaciones que la Sociedad realice ante la *Comisión Nacional del Mercado de Valores* de España), cambios y otros factores que pueden escapar del control de la Sociedad o pueden ser difíciles de prever, lo que podría condicionar y provocar que los resultados fueran diferentes (total o parcialmente) de los contemplados en la Información y Afirmaciones sobre Previsiones.

También se debe tener en cuenta que, excepto cuando lo exija la legislación vigente, la Sociedad no se compromete a actualizar la Información y Afirmaciones sobre Previsiones si los hechos no son exactamente como se describen o, por cualquier acontecimiento o circunstancia que se pueda producir después de la fecha de la Presentación, incluso aunque tales acontecimientos o circunstancias permitan determinar claramente que la Información y Afirmaciones sobre Previsiones no se materializará o bien hagan que dicha Información y Afirmaciones sobre Previsiones sea inexacta, incompleta o incorrecta.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Perspectivas 2018

V. Apéndices

I. Aspectos clave

Tráfico de pasajeros

- El tráfico de pasajeros[1] crece hasta 265,0 millones (+8,3%).
- Nuevo record de tráfico en la red de aeropuertos de Aena en España, con un crecimiento acumulado de +8,2% y 249,2 millones de pasajeros, lo que supone que en el cuarto trimestre de 2017 el tráfico ha crecido un 8,0% (frente a los incrementos del 6,3% del primer trimestre,11,0% del segundo trimestre y 7,2% en el tercer trimestre).
  - La contribución del tráfico internacional se mantiene estable en el 70,5%. El crecimiento de los pasajeros internacionales se sitúa en +8,4% y el del tráfico nacional en +8,1%.
- El tráfico en el aeropuerto de Luton alcanza su record histórico de 15,8 millones de pasajeros (+8,6%).

Resultados

- Los ingresos totales consolidados aumentan hasta 4.027,6 millones de euros (+6,8% respecto a 2016), de los cuales el 26,3% corresponden a ingresos comerciales[2] (25,3% en 2016). Los ingresos comerciales crecen +11,3% hasta 1.060,6 millones de euros.
- El EBITDA del período se sitúa en 2.517,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento de +9,8% respecto a 2016, situando el margen en el 62,5% (60,8% en 2016), debido al mantenimiento de la eficiencia alcanzada a pesar de la tensión operativa derivada del incremento del tráfico.
- El beneficio neto consolidado atribuible alcanza 1.232,0 millones de euros (+5,8% respecto a 2016). Esta variación resulta especialmente significativa, dado que en 2016 se recoge el impacto extraordinario positivo de las reversiones de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Excluyendo este efecto el beneficio neto habría aumentado un 21,9%.
- El Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. propone a la Junta General Ordinaria de Accionistas la distribución de un dividendo de 6,5 euros brutos por acción[3] con cargo al resultado del ejercicio 2017. Este dividendo, que supone distribuir el 80% del beneficio neto, representa un incremento del 69,7% respecto al ejercicio anterior.

Flujo de caja

- Incremento del flujo de caja operativo del 9,8% hasta los 2.014,6 millones de euros, frente a 1.834,7 millones de euros en 2016.
- La deuda financiera neta[4] contable ha disminuido hasta los 7.156,0 millones de euros (incluyendo la deuda financiera neta de Luton por importe de 396,3 millones de euros) frente a los 8.228,0 millones de euros al cierre de 2016, reduciendo el ratio de Deuda financiera neta a EBITDA[5] de Aena S.M.E., S.A. de 3,6x en 2016 a 2,8x al 31 de diciembre de 2017.
- La inversión pagada en 2017 ascendió a 371,2 millones de euros (incluyendo 66,2 millones de euros en Luton).

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España y en el aeropuerto de Luton. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.
(2) Se presenta agrupada en Ingresos Comerciales la actividad de Aparcamientos que hasta 2016 se incluía en Servicios Fuera de Terminal.
(3) Calculado como: 80% del Beneficio neto del emisor (Aena, SM.E. S.A.) en 2017.
(4) Deuda financiera neta contable calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo.
(5) Ratio Deuda financiera neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de la deuda suscritos con las entidades financieras con fecha 29 de julio de 2014.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Perspectivas 2018

V. Apéndices

II. Datos de tráfico

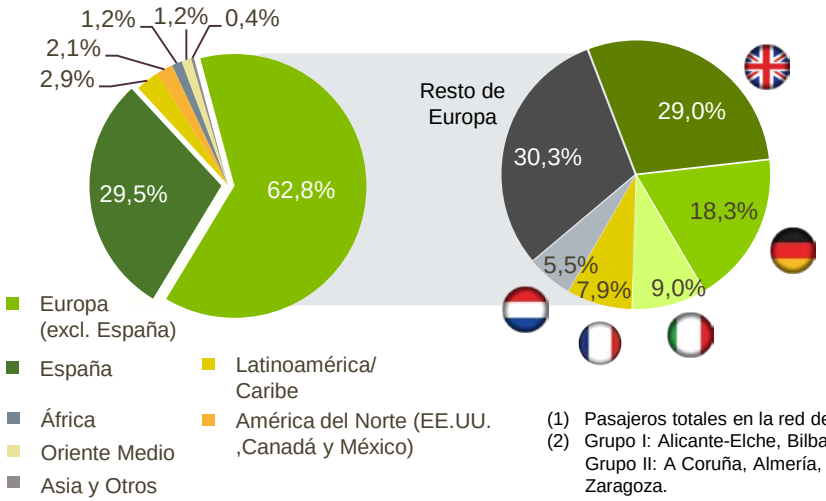
- Sólido crecimiento tanto en la red de aeropuertos de España como en el Aeropuerto de Luton.
- Estas cifras de crecimiento del tráfico en España no se han visto afectadas negativamente por el Brexit, por los actos terroristas ocurridos en Barcelona y Cambrils el 18 de agosto, por el entorno político de Cataluña, ni por la reducción y en su caso cese de operaciones de Alitalia, Air Berlin, Monarch y Niki.
- Por lo referente al Brexit, durante 2017, el crecimiento de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha vuelto a ser positivo, un 9,0% (3,7 millones de pasajeros adicionales), si bien, durante el cuarto trimestre ha experimentado una progresiva desaceleración, debido principalmente a la ralentización de la economía británica y a la recuperación de destinos alternativos.

Red en España	2017	2016	Variación
Pasajeros	249.223.044	230.231.359	+8,2%
Operaciones	2.174.263	2.045.106	+6,3%
Carga (kg.)	918.305.644	798.592.161	+15,0%

Luton	2017	2016	Variación
Pasajeros	15.799.219	14.551.774	+8,6%
Operaciones	135.538	131.536	+3,0%
Carga (kg.)	22.061.000	25.787.630	-14,5%

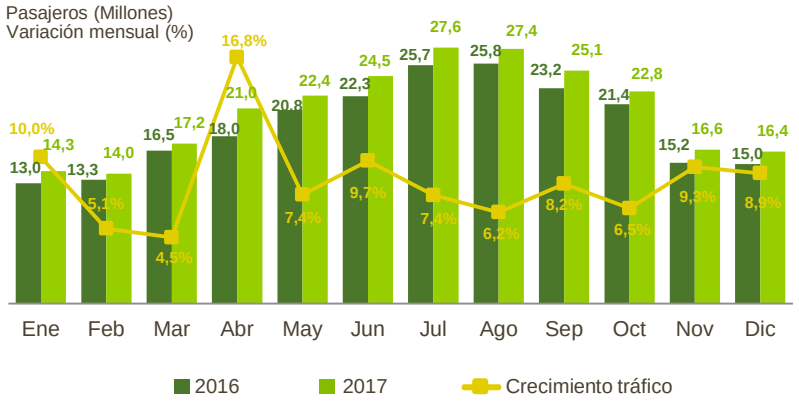
Distribución del tráfico de pasajeros(1) por mercados

Total 2017



Europa (excl. España) 2017

Evolución mensual del tráfico de pasajeros(1)

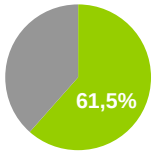
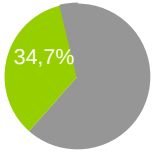
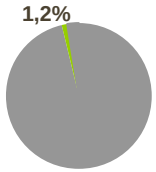
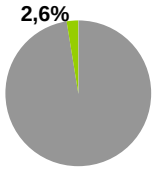


Aeropuertos/Grupos(2)	Pasajeros(1) (Millones)	Variación (%)	Cuota
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	53,4	5,9%	21,4%
Barcelona-El Prat	47,3	7,1%	19,0%
Palma de Mallorca	28,0	6,5%	11,2%
Grupo Islas Canarias	44,0	8,8%	17,7%
Grupo I	62,5	11,0%	25,1%
Grupo II	12,8	11,3%	5,1%
Grupo III	1,3	10,6%	0,5%
TOTAL	**249,2**	**8,2%**	**100,0%**

Ver en Anexo el desglose entre tráfico nacional e internacional.

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.
(2) Grupo I: Alicante-Elche, Bilbao, Girona, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Murcia-San Javier, Reus, Santiago, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, Logroño, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

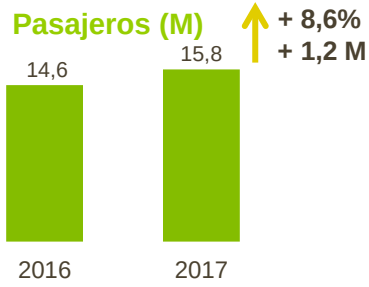
II. Resultados por líneas de actividad

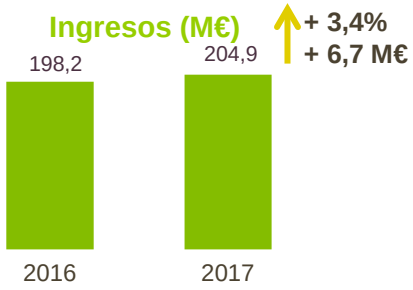
2017	Aeropuertos			
	Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Internacional
Ingresos totales 4.027,6 M€	**2.692,4 M€ (+5,6%)**	**1.060,6 M€ (+11,3%)**	**61,1 M€ (-5,8%)**	**215,5 M€ (+3,6%)**
EBITDA 2.517,4 M€ **Margen de EBITDA 62,5%**	 1.549,0 M€ (+10,4%)	 873,4 M€ (+11,5%)	 30,6 M€ (-15,2%)	 64,6 M€ (-9,4%)
Aspectos destacables	• Incremento de los ingresos ordinarios de +5,6% (+140,5 M€). • Crecimiento del tráfico(1): +8,2% en pasajeros y +6,3% en operaciones. • Factor K(2): para el ejercicio 2017 supone una diferencia en ingresos de 57,8 millones de euros, que deberán incorporarse capitalizados al wacc (6,98%) en la revisión de las tarifas de 2019. • Reducción de las tarifas en -1,9% desde marzo 2016 y -2,22% a partir del 1 de marzo de 2017: -56,9 M€. • Incentivos comerciales: 36,4 M€, neto de la regularización de 3,9 M€ de provisiones de años anteriores (67,7 M€ en 2016, neto de la regularización de 4,5 M€). • Bonificación por pasajeros en conexión: 69,9 M€ (70,4 M€ en 2016) incluyendo el efecto del incremento del 35% al 40% desde el 1 de marzo de 2016. • EBITDA: incluye el impacto de la reasignación de costes al subsegmento Comercial de acuerdo con el "Ajuste por separación de costes" aplicado en el DORA 2017-2021 (13,2 M€).	Crecimiento de los ingresos ordinarios de +11,2% (+105,6 M€). • Duty Free: +8,4% (+23,9 M€) • Restauración: +13,7% (+21,1 M€) • Tiendas: +2,3% (+2,0 M€). • Alquiler de vehículos: +30,5% (+34,9 M€) Afectados por: - Efecto de la evolución de las RMGA(3) reconocidas en los contratos comerciales. - Nuevos contratos y sólido rendimiento, en especial en Alquiler de vehículos y Restauración. - Brexit y devaluación de GBP en aeropuertos turísticos. • Aparcamientos(4): Crece +8,6% (+10,5 M€) ligado al aumento del tráfico doméstico (+8,1% en pasajeros) y a las estrategias de reserva, marketing y fidelización.	Reducción de los ingresos ordinarios de -4,4% (-2,7 M€) principalmente por el impacto en 2016 del reconocimiento contable de derechos de crédito acumulados sobre inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión. Excluido este efecto, los ingresos ordinarios permanecen estables. Durante 2017 se ha producido un incremento de los gastos, asociado a la elaboración del Master Plan inmobiliario (1,4 M€).	• Incluye la consolidación de Luton que asciende a 204,9M€ en Ingresos y a 58,7M€ en EBITDA, ambos afectados por la devaluación de GBP (-7,0%). • Crecimiento del tráfico de pasajeros de Luton +8,6% respecto a 2016. • Los gastos de personal incluyen un impacto extraordinario de 8,0 M€ por el reconocimiento 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(5). Este ajuste contable no tiene impacto en la caja. • Excluyendo el impacto extraordinario en gastos de personal y en el tipo de cambio la variación del EBITDA de Luton habría sido del +8,9%.

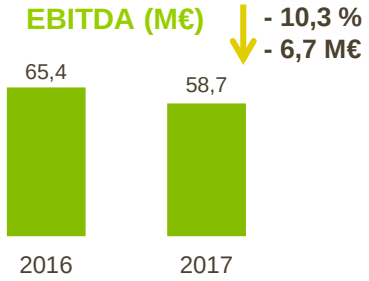
(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.
(2) El factor K recoge la diferencia entre el Ingreso Máximo anual por pasajero (IMAP) aprobado en el DORA y el IMAP real para el ejercicio 2017.
(3) Rentas Mínimas Garantizadas Anuales.
(4) Se presenta agrupada en el subsegmento Ingresos Comerciales la actividad de Aparcamientos que en 2016 se incluía en Servicios Fuera de Terminal.
(5) Ver apartado 3.3 del Informe de gestión consolidado correspondiente al período de 12 meses terminado el 31 de diciembre de 2017.

II. Participaciones internacionales

Luton







- Los ingresos de Luton en GBP crecen +10,6% en 2017 (+17,3 MGBP) frente a 2016 gracias al excelente desempeño de los ingresos comerciales y a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair (trasladó la operación de dos aviones a Stansted) y la quiebra de Monarch.
  - En GBP, los ingresos aeronáuticos han crecido +7,6% y los ingresos comerciales +13,4%. En estos últimos destaca el buen comportamiento de los ingresos de aparcamientos (+13,8%) reflejo del crecimiento del tráfico, de la apertura del nuevo aparcamiento de vehículos y de las estrategias de gestión y precios implantadas; así como de las líneas de restauración y tiendas (+13,0% en conjunto) impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales , si bien se ha producido un ligero retraso en la entrada en funcionamiento de algunos locales debido a las obras en la terminal.
- El EBITDA reportado en GBP ha disminuido -2,1 MGBP frente a 2016 impactado por el gasto extraordinario de 6,9 MGBP (8,0 M€) 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, reduciendo el margen de EBITDA al 29,1% (33,2% en 2016). Excluyendo el efecto de este gasto extraordinario, que no tiene impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado +4,8 MGBP y habría supuesto un crecimiento del 8,9%.
- El Proyecto Curium, que tiene como objetivo aumentar la capacidad del aeropuerto a 18 millones de pasajeros anuales en la segunda mitad de 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas.
- En agosto se completó la refinanciación de la deuda de Luton (390 MGBP) con objeto de prolongar vencimientos, fijar el tipo de un mayor porcentaje de la deuda y asegurar la financiación de la totalidad del plan de expansión.

Resto de participaciones

- Sólido crecimiento del tráfico de pasajeros en GAP y SACSA.

Principales magnitudes[1]		2017	2016	Variación (%)	Tipo de cambio[2]	2017	2016	Variación divisa (%)
GAP	Tráfico[3]	40,7	36,5	11,4%	EUR – MNX	21,33	20,67	-3,2
	Ingresos	[4]	537,4					
	EBITDA	[4]	308,7					
AEROCALI	Tráfico	5,2	5,7	-9,8%	EUR – COP	3.336,16	3.378,32	1,2
	Ingresos	60,3	57,0	5,8%				
	EBITDA	12,4	13,7	-9,0%				
SACSA	Tráfico	4,8	4,4	7,2%	EUR - COP	3.336,16	3.378,32	1,2
	Ingresos	36,6	31,1	17,7%				
	EBITDA	22,6	19,1	*18,4%*				

(1) Tráfico en millones de pasajeros y datos económicos en millones de euros. 2016 según datos de cierre del período.
(2) Tipo de cambio medio de cada período.
(3) GAP incluye el tráfico del Aeropuerto Sangster Internacional en Montego Bay (Jamaica).
(4) La Compañía no ha publicado los datos de cierre del 2017.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

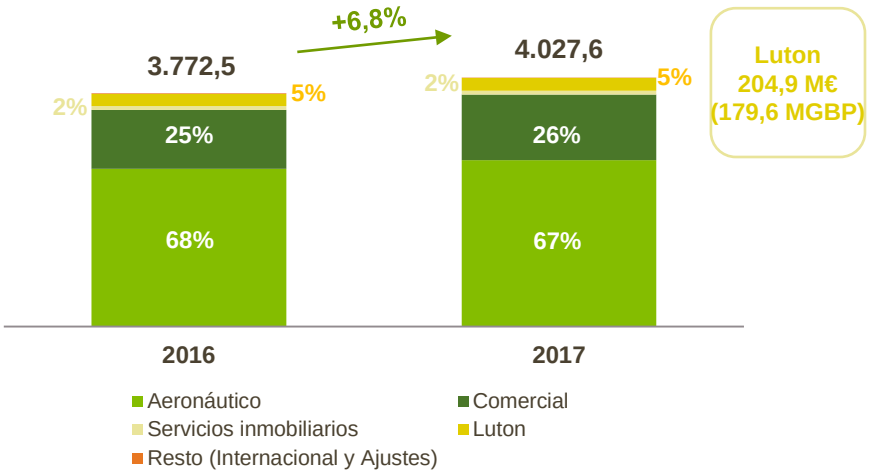
III. Resultados financieros

IV. Perspectivas 2018

V. Apéndices

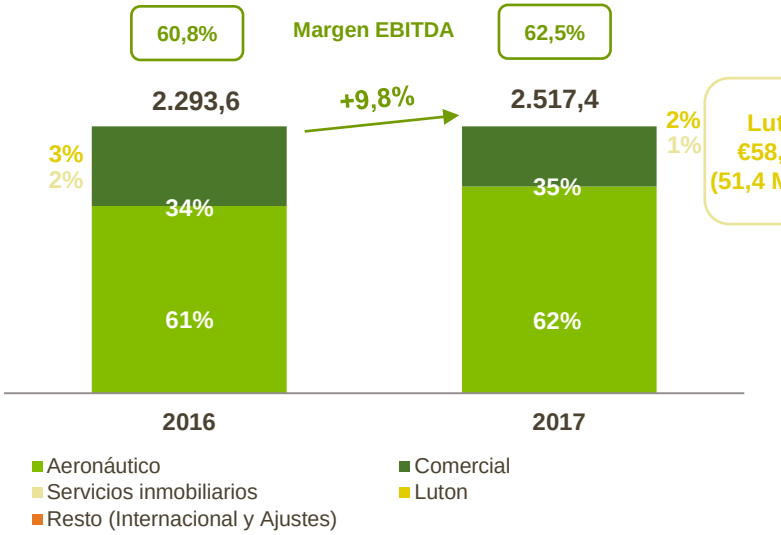
III. Resultados financieros

Ingresos totales (M€)



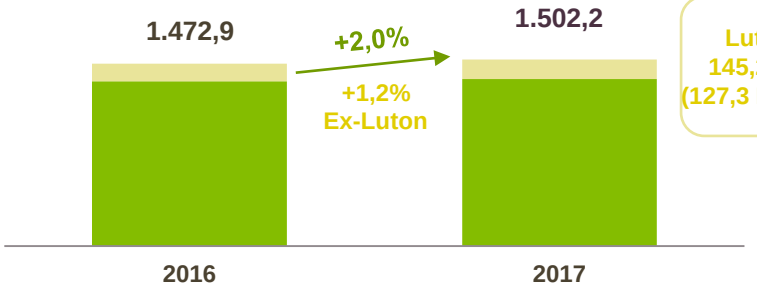
Luton
204,9 M€
(179,6 MGBP)

EBITDA(1) (M€)



Luton
€58,7 M
(51,4 MGBP)

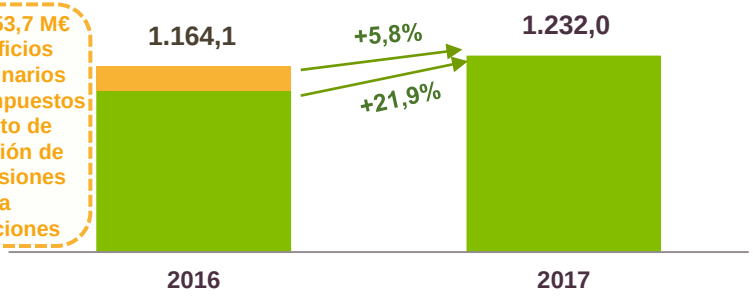
OPEX(2) (M€)



Luton
145,2 M€
(127,3 MGBP)

Beneficio Neto (M€)

Incluye 153,7 M€ de beneficios extraordinarios netos de impuestos por efecto de la reversión de las provisiones para expropiaciones



(1) EBITDA reportado.
(2) OPEX incluye: Aprovisionamientos, Gastos de personal y Otros gastos de explotación.

III. Cuenta de resultados

M€	2017	2016	Variación M€	Variación %
Ingresos ordinarios	**3.960,6**	**3.709,6**	**251,0**	**6,8%**
Aeropuertos: Aeronáutico	2.638,5	2.498,0	140,5	5,6%
Aeropuertos: Comercial	1.049,3	943,6	105,6	11,2%
Servicios Inmobiliarios	59,7	62,4	-2,7	-4,4%
Internacional	215,3	207,7	7,6	3,7%
Ajustes(1)	-2,2	-2,2	0,0	-0,9%
Otros ingresos de explotación	**67,0**	**62,9**	**4,1**	**6,5%**
Total ingresos	**4.027,6**	**3.772,5**	**255,1**	**6,8%**
Aprovisionamientos	-174,2	-180,4	-6,2	-3,4%
Gastos de personal	-417,2	-390,7	26,4	6,8%
Otros gastos de explotación	-910,9	-901,8	9,1	1,0%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-10,9	-6,4	4,5	70,5%
Otros resultados	3,0	0,4	2,6	644,1%
Amortización del inmovilizado	-800,0	-825,8	-25,8	-3,1%
Total gastos de explotación	**-2.310,2**	**-2.304,7**	**5,5**	**0,2%**
EBITDA reportado	**2.517,4**	**2.293,6**	**223,8**	**9,8%**
% de Margen (sobre Ingresos Totales)	*62,5%*	*60,8%*	-	-
EBIT	**1.717,4**	**1.467,8**	**249,6**	**17,0%**
% de Margen (sobre Ingresos Totales)	*42,6%*	*38,9%*	-	**-**
Gastos financieros y Otros resultados financieros	-144,2	-169,2	-25,0	-14,8%
Gastos por intereses de expropiaciones	4,6	201,4	-196,8	-97,7%
Participación en resultados de asociadas	18,9	16,1	2,8	17,4%
Resultado antes de impuestos	**1.596,7**	**1.516,1**	**80,6**	**5,3%**
Impuesto sobre las ganancias	-374,7	-351,7	23,0	6,5%
Resultado del período consolidado	**1.222,0**	**1.164,4**	**57,6**	**4,9%**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-10,0	0,2	10,3	4.334,6%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	**1.232,0**	**1.164,1**	**67,9**	**5,8%**

(1) Ajustes Intersegmentos.
(2) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España y en el aeropuerto de Luton.

- **Tráfico de pasajeros consolidado**(2): **+8,3%** hasta 265,0 millones de pasajeros.
- **Total ingresos:** crecen **+6,8%** (+255,1 M€) Ver detalle en diapositiva 7.
- **Total gastos de explotación:** se mantienen estables con un ligero incremento de 5,5M€. Los gastos de explotación de Luton aumentan +5,7% (+10,3 M€) afectados por el reconocimiento 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 (+8,0 M€). Excluyendo Luton, los gastos de explotación disminuyen -0,2% (-4,7 M€) debido a:
  - **Aprovisionamientos**: disminuyen -3,4% (-6,2 M€) principalmente por las nuevas condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea suscrito con ENAIRE.
  - **Gastos de personal:** aumentan +5,0% (+17,6 M€) por el incremento de las retribuciones básicas (+7,3 M€), la revisión salarial del 1%, la incorporación de personal como titulados en prácticas, la retribución variable (+8,5M€) por el reconocimiento del preacuerdo alcanzado el 25 de septiembre entre Aena y los representantes sindicales, que fue ratificado el 31 de enero de 2018.
  - **Otros gastos de explotación:** aumentan un 0,6% (+5,2 M€) principalmente por el incremento en asistencias técnicas (+10,3 M€), seguridad (+9,4M€), servicios PMR (+4,6 M€), limpieza (+3,1 M€), tributos (+2,7 M€) y salas VIP (+2,3 M€), compensados parcialmente por variaciones de insolvencias de clientes (-13,9 M€), energía eléctrica (-6,6 M€) y gastos de mantenimiento (-6,5 M€).
  - **Amortización del inmovilizado :** disminuye -2,9% (-22,7 M€) fundamentalmente 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.
- **Gastos financieros y Otros resultados financieros:** disminuyen 25,0 M€ (-14,8%) por efecto de la disminución del tipo de interés (9,9 M€), la reducción del principal de la deuda (9,8 M€) y la variación de las diferencias de tipo de cambio incurridas en 2016 derivadas del préstamo en libras con Luton (6,7 M€). Adicionalmente, en 2016 se registró un gasto de 11,8M€ para hacer frente al eventual incremento de costes motivado por el cambio de coeficiente de ponderación de riesgo del Banco de España a Aena. En sentido contrario, se ven compensadas por la contabilización en el mes de septiembre de 2017 de 6,9 MGBP (8,0 M€) por la amortización de costes activados asociados a la financiación de Luton de 2015, como consecuencia de la refinanciación de la deuda.
- **Gastos por intereses de expropiaciones:** aumentan 196,8 M€ debido a la reversión en 2016 de provisiones de intereses de demora por eliminación de riesgos en este periodo (204,9 M€).
- **Impuesto sobre las ganancias**: aumenta en 23,0 M€ (+6,5%) debido principalmente al incremento del resultado del período y a las menores deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva del período aumenta al 23,5% (23,2% en 2016).
- **Beneficio neto** atribuible de 1.232,0 M€; aumenta en 67,9 M€ (+5,8%). Esta variación resulta especialmente significativa, dado que en 2016 se refleja el impacto extraordinario positivo de las reversiones de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Excluyendo este efecto el beneficio neto habría aumentado un 21,9%.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Perspectivas 2018

V. Apéndices

IV. Perspectivas 2018

Escenario de tráfico de pasajeros

- Se estima un crecimiento del volumen de pasajeros(1) en 2018 del 5,5%. Esta estimación podría variar en un entorno de ± 1%.

Definición del Plan Estratégico

Principales líneas en las que se trabaja y que se recogerán en el Plan Estratégico:

- Para el negocio regulado, se priorizará el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA).
- En la actividad comercial, se revisará la estrategia a futuro, buscando optimizar tanto los espacios como los nuevos contratos y las líneas de actividad.
- Desarrollo inmobiliario, que tendrá lugar tras los estudios realizados.
- Modelo de Internacionalización de Aena.

Plan de Desarrollo Aeropuerto Barcelona

Los objetivos de este Plan se pueden resumir en la adaptación de las infraestructuras a la demanda, la mejora de la conectividad y de la intermodalidad, así como la incorporación del aeropuerto de Girona-Costa Brava al sistema del aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Por último, la inversión total estimada en el periodo 2017-2026 es de 1.264 millones de euros(2). Este importe no supone incremento adicional en el periodo del primer DORA 2017-2021.

(1) Pasajeros en la red de aeropuertos en España
(2) Incluye inversión regulada y no regulada.

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Perspectivas 2018

V. Apéndices

V. Apéndice. Información Comercial. Ingresos ordinarios

Línea de negocio (Millones de euros)	Ingresos		Variación		RMGA[4]	
	2017	2016	Miles €	%	2017	2016
Tiendas Duty Free[1]	309,0	285,2	23.863	8,4%		
Restauración	175,6	154,5	21.150	13,7%		
Tiendas[1]	91,7	89,7	2.043	2,3%		
Aparcamientos	132,0	121,6	10.459	8,6%		
Alquiler de Vehículos	149,4	114,5	34.907	30,5%		
Publicidad	31,6	30,3	1.271	4,2%		
Arrendamientos[2]	32,1	25,0	7.124	28,5%		
Resto de ingresos comerciales[2] [3]	127,8	123,0	4.788	3,9%		
Servicios VIP[5]	41,1	32,6	8.456	25,9%		
Comercial	**1.049,3**	**943,6**	**105.605**	**11,2%**	**79,2**	**67,3**
Ingreso medio comercial / pasajero	**4,2**	**4,1**	**0,1**	**2,7%**		

- El total de ingresos ordinarios comerciales incluye las rentas mínimas garantizadas (RMGA) devengadas por contrato en las líneas de negocio de: Tiendas Duty Free, Restauración, Tiendas, Publicidad y Explotaciones Comerciales.
- En 2017, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas (RMGA) representa el 10,8% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas clausulas (9,9% en 2016).

(1) En 2017 los ingresos de la Multi-tienda del aeropuerto de Fuerteventura, que hasta agosto de 2016 se registraron en la línea de Tiendas, han pasado a formar parte de la línea de Tiendas Duty Free al haberse incorporado al Contrato General de Tiendas Libres de Impuestos en dicha fecha. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas Duty Free asciende a +7,1% y el crecimiento de los ingresos de Tiendas a +6,4%.
(2) Los ingresos por arrendamientos de superficies para estaciones de telefonía móvil se han reclasificado a Arrendamientos (antes en Resto de ingresos comerciales). En base comparable, los ingresos de Arrendamientos ascienden un 1,5% y los ingresos de resto de ingresos comerciales aumentan un 9,7%.
(3) Incluye: Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones, Fast-Track y Albergue de aeronaves.
(4) Rentas Mínimas Garantizadas Anuales.
(5) Incluye utilización de salas y zonas no delimitadas y Fast-Track.

V. Apéndice. Otra información financiera. Principales magnitudes. Evolución trimestral

M€	Primer Trimestre			Segundo Trimestre			Tercer Trimestre			Cuarto Trimestre			Total		
	2017	2016	Var.	2017	2016	Var.	2017	2016	Var.	2017	2016	Var.	2017	2016	Var.
Trafico (miles pasajeros)[1]	**48.702,1**	**45.488,2**	**7,1%**	**72.192,0**	**65.064,7**	**11,0%**	**84.865,9**	**79.183,0**	**7,2%**	**59.262,3**	**55.047,2**	**7,7%**	**265.022,3**	**244.783,1**	**8,3%**
Trafico red nacional de Aena (miles pasajeros)	**45.455,8**	**42.742,2**	**6,3%**	**67.902,4**	**61.157,7**	**11,0%**	**80.078,1**	**74.683,6**	**7,2%**	**55.786,8**	**51.647,8**	**8,0%**	**249.223,0**	**230.231,4**	**8,2%**
Ingresos Totales	**794,2**	**744,3**	**6,7%**	**1067,4**	**988,2**	8,0%	**1.234,7**	**1.156,6**	6,8%	**931,3**	**883,4**	5,4%	**4.027,6**	**3.772,5**	**6,8%**
Ingresos Aeronáuticos	515,9	489,9	5,5%	701,9	650,6	7,9%	817,7	779,9	4,8%	603,0	577,6	4,4%	2.638,5	2.498,0	5,6%
Ingresos Comerciales	203,6	182,9	11,3%	273,6	245,0	11,7%	326,4	289,3	12,8%	245,7	226,4	8,5%	1.049,3	943,6	11,2%
Servicios Inmobiliarios	14,9	14,4	3,4%	14,4	18,0	-19,9%	15,2	15,6	-2,8%	15,2	14,4	5,4%	59,7	62,4	-4,4%
Internacional[2]	44,1	43,2	1,9%	57,8	58,4	-1,0%	62,9	57,8	8,9%	48,3	46,1	4,7%	213,1	205,5	3,7%
Otros ingresos	15,8	14,8	6,9%	19,5	15,3	27,4%	12,6	14,0	-10,1%	19,1	18,8	1,7%	67,0	62,9	6,5%
Gastos explotación totales	**-673,5**	**-674,6**	**-0,2%**	**-530,7**	**-536,9**	**-1,2%**	**-536,7**	**-529,3**	**1,4%**	**-569,2**	**-563,9**	**0,9%**	**-2.310,2**	**-2.304,7**	**0,2%**
Aprovisionamientos	-44,2	-46,3	-4,6%	-43,6	-44,7	-2,6%	-43,7	-45,3	-3,6%	-42,7	-44,0	-3,0%	-174,2	-180,4	-3,4%
Personal	-109,4	-99,2	10,3%	-101,2	-98,7	2,5%	-96,7	-92,5	4,5%	-109,8	-100,3	9,6%	-417,2	-390,7	6,8%
Otros Gastos Explotación	-319,5	-322,1	-0,8%	-186,6	-187,7	-0,6%	-199,6	-190,0	5,0%	-205,2	-201,9	1,6%	-910,9	-901,8	1,0%
Amortizaciones	-199,5	-205,6	-3,0%	-197,5	-205,1	-3,8%	-196,7	-200,5	-1,9%	-206,4	-214,6	-3,8%	-800,0	-825,8	-3,1%
Deterioros y rtdo. enajenaciones y otros	-1,0	-1,4	-28,6%	-1,8	-0,6	186,2%	-0,1	-0,9	-88,5%	-5,1	-3,1	63,1%	-7,9	-6,0	32,4%
Gastos explotación totales (sin Luton)	**-623,3**	**-631,5**	**-1,3%**	**-483,3**	**-488,6**	**-1,1%**	**-488,3**	**-484,0**	**0,9%**	**-525,1**	**-520,6**	**0,9%**	**-2.120,0**	**-2.124,8**	**-0,2%**
Aprovisionamientos	-44,2	-46,3	-4,5%	-43,6	-44,7	-2,5%	-43,7	-45,3	-3,6%	-42,7	-44,0	-3,0%	-174,2	-180,4	-3,4%
Personal	-91,9	-89,4	2,8%	-90,9	-88,5	3,9%	-86,0	-82,8	4,0%	-100,4	-91,0	10,4%	-369,2	-351,6	5,0%
Otros Gastos Explotación	-297,9	-301,7	-1,3%	-160,7	-162,3	-1,0%	-172,7	-165,2	4,5%	-182,4	-179,2	1,8%	-813,7	-808,5	0,6%
Amortizaciones	-188,4	-192,8	-2,3%	-186,3	-192,5	-3,2%	-185,9	-189,8	-2,0%	-195,4	-203,6	-4,0%	-756,0	-778,7	-2,9%
Deterioros y rtdo. enajenaciones y otros	-1,0	-1,4	-28,6%	-1,8	-0,6	200,0%	0,0	-0,9	-100,0%	-4,1	-2,7	48,7%	-6,9	-5,6	21,9%
EBITDA	**320,2**	**275,3**	**16,3%**	**734,1**	**656,4**	**11,8%**	**894,7**	**827,9**	**8,1%**	**568,4**	**534,0**	**6,4%**	**2.517,4**	**2.293,6**	**9,8%**
EBITDA (sin Luton)	**317,4**	**264,1**	**20,2%**	**714,7**	**635,7**	**12,4%**	**871,5**	**806,3**	**8,1%**	**555,1**	**522,1**	**6,3%**	**2.458,7**	**2.228,2**	**10,3%**
Resultado del período consolidado	**80,8**	**29,2**	**176,8%**	**380,1**	**463,1**	**-17,9%**	**504,5**	**453,1**	**11,3%**	**266,5**	**218,9**	**21,7%**	**1.232,0**	**1.164,1**	**5,8%**
Resultado del período consolidado excluyendo liberación de provisiones[3]	**80,8**	**29,2**	**176,8%**	**380,1**	**309,4**	**22,8%**	**504,5**	**453,1**	**11,3%**	**266,6**	**218,9**	**21,7%**	**1.232,0**	**1.010,4**	**21,9%**

(1) Total de pasajeros en la red de aeropuertos en España y en el aeropuerto de Luton.
(2) Neto de Ajuste intersegmentos.
(3) Reversiones extraordinarias en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

V. Apéndice. Otra información financiera. Estado de Flujos de Efectivo

M€	2017	2016	Variación M€	Variación %
Resultado antes de impuestos	**1.596,7**	**1.516,1**	80,6	*5,3%*
Amortización y depreciación	800,0	825,8		
Variaciones en capital circulante	-107,6	-3,2		
Resultado financiero	139,6	-32,2		
Participación en asociadas	-18,9	-16,1		
Flujo de intereses	-131,7	-146,6		
Flujo de Impuestos	-263,5	-309,0		
Flujo de actividades de explotación	**2.014,6**	**1.834,7**	*179,9*	*9,8%*
Adquisición Inmovilizado	-371,2	-305,4		
Operaciones con empresas asociadas	-12,9	2,0		
Dividendos recibidos	17,1	15,6		
(Devolución) / Obtención de financiación	-784,5	-1.140,9		
Otros flujos de actividades de inversión / financiación / dividendos distribuidos	-574,3	-396,0		
Flujo de Caja por Inversión/Financiación	**-1.725,9**	**-1.824,7**	*98,8*	*-5,4%*
Impacto tipo de cambio	1,6	-2,1		
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del período	564,6	556,7		
(Disminución) / aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	290,4	7,9	*282,5*	*3.587,1%*
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	**855,0**	**564,6**	*290,4*	*51,4%*

V. Apéndice. Otra información financiera. Balance de situación

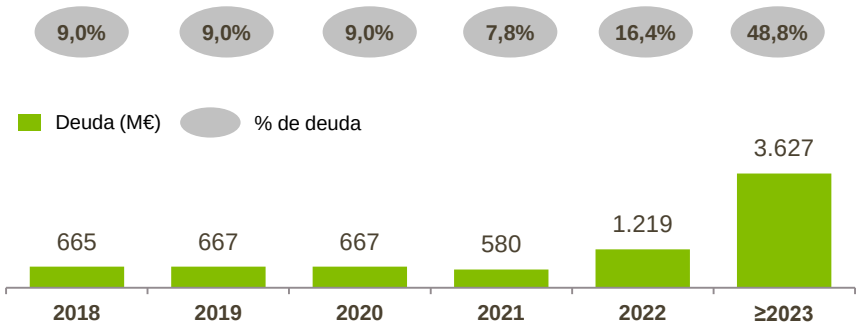
M€	2017	2016
Inmovilizado material	13.205,9	13.563,9
Activos intangibles	491,2	525,6
Inversiones Inmobiliarias	135,1	135,7
Inversiones en asociadas	64,0	71,7
Otro activo no corriente	197,4	205,6
Activos no corrientes	**14.093,6**	**14.502,6**
Existencias	7,1	9,0
Clientes y otras cuentas a cobrar	351,8	437,6
Efectivo y equivalentes al efectivo	855,0	564,6
Activos corrientes	**1.213,8**	**1.011,2**
Total activos	**15.307,4**	**15.513,8**

M€	2017	2016
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.180,0	2.521,9
Otras reservas	-98,5	-129,4
Participaciones no dominantes	5,4	32,4
Total patrimonio neto	**5.687,9**	**5.025,7**
Deuda financiera	7.276,0	7.912,2
Provisiones para otros pasivos y gastos	70,9	133,6
Subvenciones	511,9	544,4
Otros pasivos a largo plazo	276,3	372,0
Pasivos no corrientes	**8.135,2**	**8.962,2**
Deuda financiera	734,9	880,4
Provisiones para otros pasivos y gastos	83,9	128,5
Subvenciones	40,2	38,3
Otros pasivos corrientes	625,4	478,7
Pasivos corrientes	**1.484,4**	**1.525,9**
Total pasivos	**9.619,6**	**10.488,0**
Total patrimonio neto y pasivos	**15.307,4**	**15.513,8**

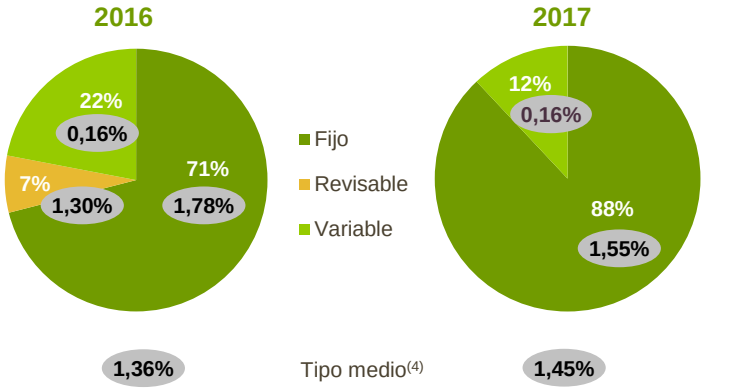
V. Apéndice. Otra información financiera. Deuda Aena ex-Luton

- En 2017 se ha amortizado deuda por importe de 1.497,3 M€, incluyendo 797,2 M€ correspondientes a la amortización anticipada de deuda de la entidad Depfa a tipo variable. Se han tomado 650 M€ de nueva deuda en régimen de tipo fijo (0,69% anual) y vencimiento a 5 años, impactando ligeramente el tipo medio del periodo.
- El saldo de caja de Aena a 31 de diciembre de 2017 asciende a 718,1 M€.
- El volumen de vencimientos futuros es significativamente inferior al de años anteriores.
- En este periodo se convirtieron 478,6 M€ (préstamos BEI), de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento. El tipo medio de estas operaciones descendió de 1,14% a 0,78%.

Calendario de vencimientos de la deuda de Aena(1)
Total: 7.424,3 M€ Vida media: 11,1 años



Distribución de la deuda por régimen y tipo de interés medio del periodo



Deuda financiera neta (covenants)(2)

M€	2017	2016
Deuda financiera bruta (covenants)	(7.638)	(8.524)
Efectivo y equivalentes	718	483
Deuda financiera neta (covenants)	(6.920)	(8.041)
Deuda financiera neta (covenants) / EBITDA(3)	2,8x	3,6x

(1) A 31 de diciembre de 2017.
(2) Deuda financiera neta según "covenants" calculada según se define en los contratos de novación de deuda suscritos el 29 de julio de 2014. No incluye deuda sin recurso ni caja de Luton.
(3) EBITDA según "covenants" ajustado por la actualización del anticipo de WDFG según normativa IFRS.
(4) Tipo medio 2017 incluye coste de la garantía financiera de Depfa (0,14%).

V. Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos(1) .Tráfico 2017

Crecimiento del tráfico generalizado en la red de aeropuertos en España.

(1) Pasajeros en la red de aeropuertos en España.

V. Apéndice. Información de tráfico. Tráfico por aerolínea (10 principales)

Compañía	Pasajeros[1] 2017	Pasajeros[1] 2016	Variación %	Variación Pasajeros	Cuota (%) 2017	Cuota (%) 2016
Ryanair	44.026.617	39.857.790	10,5%	4.168.827	17,7%	17,3%
Vueling	34.802.563	32.235.760	8,0%	2.566.803	14,0%	14,0%
Iberia	17.306.385	16.591.665	4,3%	714.720	6,9%	7,2%
Air Europa	15.652.871	16.185.061	-3,3%	-532.190	6,3%	7,0%
Easyjet[2]	15.434.439	13.861.134	11,4%	1.573.305	6,2%	6,0%
Norwegian[3]	9.772.231	7.750.724	26,1%	2.021.507	3,9%	3,4%
Iberia Express	8.577.187	7.641.353	12,2%	935.834	3,4%	3,3%
Air Nostrum	7.748.709	7.540.063	2,8%	208.646	3,1%	3,3%
Grupo Binter[4]	6.148.079	5.324.997	15,5%	823.082	2,5%	2,3%
Jet2.Com	6.057.937	3.982.830	52,1%	2.075.107	2,4%	1,7%
Total Top 10	**165.527.018**	**150.971.377**	**9,6%**	**14.555.641**	**66,4%**	**65,6%**
Total Pasajeros Bajo Coste[5]	**134.283.235**	**118.793.085**	**13,0%**	**15.490.150**	**53,9%**	**51,6%**

(1) Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.
(2) Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. Ltd.
(3) Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.
(4) Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.
(5) Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.
(6) Incluye British Airways, Iberia, Vueling, Iberia Express, Aer Lingus y Level.

- Aumenta el peso relativo de las aerolíneas de bajo coste (53,9% en 2017 frente a 51,6% en 2016). Se observa un creciente proceso de consolidación de aerolíneas que implica reabsorción de pasajeros (por ejemplo, la pérdida de pasajeros de Air Berlin o Monarch está siendo progresivamente absorbida por otras aerolíneas). No obstante, el grado de concentración sigue siendo moderado.
- La actividad de largo radio de las compañías de bajo coste es aún incipiente en España. En junio de 2017, tanto Norwegian como Level (Grupo IAG), han abierto nuevas rutas desde Barcelona, que han sumado un total de 307.000 pasajeros hasta diciembre de 2017.
- Por compañías aéreas, destacan:
  - el Grupo IAG[6] con una cuota del 26,0% sobre el total de tráfico de pasajeros en 2017 (26,2% en 2016).
  - Ryanair con una cuota del 17,7% (17,3% en 2016).
  - Jet2.Com aumenta su actividad un 52,1%, procedente principalmente de Reino Unido, hacia los principales destinos turísticos en España.

Gracias

Informe de gestión consolidado

correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

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

Webcast / Conference-call:
Miércoles 28 de febrero de 2018
13:00 horas (hora local de Madrid)
https://edge.media-server.com/m6/p/chojsi87

Teléfonos:
España: +34 91 419 2524
Reino Unido: +44 (0) 330 336 9411
EE.UU.: +1 646 828 8156
Código de acceso: 5290266

1. Resumen ejecutivo

El cierre del ejercicio 2017 refleja el excelente desempeño de Aena[1] tanto en términos de actividad como de resultados.

De dicho período, cabe señalar los siguientes aspectos principales:

- Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento estableció una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho 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.

- En el ámbito operativo, destaca el sólido y generalizado crecimiento del tráfico en la mayoría de los aeropuertos gestionados por Aena, impulsado en la red de España por los excelentes datos del sector turístico.
  El tráfico de pasajeros (incluyendo el aeropuerto de Luton) crece hasta 265,0 millones (+8,3%), y en los aeropuertos de la red española creció un 8,2%, hasta alcanzar un nuevo record histórico de 249,2 millones de pasajeros.

- La evolución positiva del tráfico en los aeropuertos de Aena durante 2017, ha contribuido al aumento de los ingresos totales hasta 4.027,6 millones de euros (+6,8% respecto a 2016[2]) compensado parcialmente por la disminución tarifaria en España respecto al año anterior que afecta a los meses de enero y febrero (-1,9%) y desde el mes de marzo (-2,22%).

  Hasta el momento, estas cifras de crecimiento del tráfico en España no se han visto afectadas negativamente por el Brexit, por los actos terroristas ocurridos en Barcelona y Cambrils el 18 de agosto, por el entorno político de Cataluña, ni por la reducción y en su caso cese de operaciones de Alitalia, Air Belín, Monarch y Niki.

  Por lo referente al Brexit, durante 2017, el crecimiento de pasajeros con origen/destino Reino Unido ha vuelto a ser positivo, un 9,0% (3,7 millones de pasajeros adicionales), si bien, durante el cuarto trimestre ha experimentado una progresiva desaceleración, debido tanto a la ralentización de la economía británica, como a la recuperación de destinos turísticos alternativos a España.

  En el ámbito comercial, las ventas de los concesionarios en los aeropuertos sí han reflejado una menor tendencia al gasto del pasajero británico, en línea con la evolución del tipo de cambio de la libra.

- En la actividad comercial destaca el efecto positivo de los nuevos contratos de alquiler de vehículos en la red de aeropuertos, que entraron en vigor en noviembre de 2016. El nuevo modelo de contrato, basado en una mayor renta variable, ha permitido mejorar los ingresos por esta actividad en un 30,5% respecto al año anterior.

  Asimismo, es relevante señalar que el proceso de licitación para operar las concesiones de los servicios de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat, ha concluido en febrero de 2018. Con esta nueva oferta se incrementa la superficie en un 19%, proporcionando una verdadera experiencia gastronómica a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, combinando las últimas tendencias de restauración con la tradición y sabor local.
  Como resultado de este proceso los ingresos para esta línea en Barcelona, si considerásemos un año completo tendrán un incremento de cerca del 30%.

- Adicionalmente, hay que destacar que se mantienen los niveles de eficiencia de costes (el margen de EBITDA se sitúa en 2017 en el 62,5%), si bien los gastos totales del período (sin incluir amortizaciones) crecen un 2,1% respecto a 2016, ligeramente afectados por la mayor actividad y la tendencia al

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

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

alza del coste de la mayoría de los servicios adjudicados desde finales de 2016, que se continuará notando en los gastos operativos de forma progresiva a lo largo de 2018.

En este sentido, cabe señalar que durante la segunda mitad del año se ha hecho visible la presión de costes que está afectando a los proveedores de servicios de Aena, a través de las jornadas de huelgas convocadas por los trabajadores de varias empresas que prestan sus servicios en la red española.

- En el aspecto laboral de Aena, hay que indicar que el 25 de septiembre la Compañía alcanzó un preacuerdo con las organizaciones sindicales en materia de retribución, empleo, medidas de conciliación y prórroga del convenio colectivo hasta el 31 de diciembre de 2021, como resultado del proceso de negociación llevado a cabo. El impacto en el período asciende a 8,5 millones de euros. Este acuerdo ha sido ratificado con fecha 31 de enero de 2018.

- El EBITDA del ejercicio ha aumentado hasta 2.517,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,8% respecto a 2016.

- El beneficio antes de impuestos ha alcanzado 1.596,7 millones de euros frente a 1.516,1 millones de euros en el año anterior y el beneficio neto del período asciende a 1.232,0 millones de euros, un 5,8% superior al registrado el año anterior (1.164,1 millones de euros).

  Este aumento es especialmente significativo, dado que en 2016 el beneficio antes de impuestos y el beneficio neto recogían el impacto extraordinario de la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 y 153,7 millones de euros respectivamente). Excluyendo este efecto, el beneficio antes de impuestos de Aena habría aumentado en 2017 un 21,8% y el beneficio neto un 21,9%.

- Por lo que se refiere al flujo de caja operativo, ha aumentado hasta 2.014,6 millones de euros, frente a los 1.834,7 millones de euros en 2016 (aumento del 9,8%), reduciendo el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (excluyendo Luton), según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants, de 3,6x a 31 de diciembre de 2016 a 2,8x al cierre de 2017.

- En relación con la ejecución de las inversiones, en 2017 la inversión pagada ascendió a 371,2 millones de euros, incluyendo 66,2 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton, en el que se está llevando a cabo una significativa transformación para alcanzar una capacidad de 18 millones de pasajeros en el segundo semestre de 2018. Las principales inversiones en la red de aeropuertos en España se centran en seguridad y en mejoras en mantenimiento.

- Este desempeño operativo y financiero sigue reflejado en la evolución de la cotización de Aena que durante 2017 se ha revalorizado un 30,4%, hasta 169,0 euros por acción, frente a la evolución del IBEX35 que aumentó un 7,4%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,7 euros y un mínimo de 129,7 euros.

- Con fecha 16 de octubre de 2017, el Consejo de Administración de Aena nombró a D. Jaime García-Legaz Ponce como Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado de la Sociedad tras la dimisión de D. José Manuel Vargas Gómez. El primer compromiso adquirido por el nuevo Presidente ha sido trabajar en un plan estratégico que cubra el período 2018-2021.

- El Consejo de Administración de Aena ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas, la distribución de un dividendo de 6,50 euros brutos por acción con cargo a resultados de 2017. Este dividendo, que supone distribuir el 80% del beneficio neto, representa un incremento del 69,7%.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa la senda de crecimiento. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística[1], la variación del Producto Interior Bruto (PIB) de España en el cuarto trimestre de 2017 respecto al mismo trimestre del año anterior se sitúa en el 3,1%, situando la estimación del crecimiento en el conjunto del año respecto a 2016 en un 3,1%.

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

Los indicadores relacionados con el turismo en España han continuado la evolución positiva mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que la aportación de la actividad turística al PIB supuso el 11,2% en el año 2016, de acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística. Durante 2017 visitaron España 81,8 millones de turistas internacionales, un 8,6% más que en 2016, situándose como el segundo país más visitado del mundo.

Por países, los principales emisores son Reino Unido (18,8 millones de turistas y un incremento anual del 6,2% respecto a 2016), Alemania (11,9 millones de turistas y un aumento del 6,1%) y Francia (11,2 millones de turistas y una ligera disminución del 0,1%).

Con relación a la llegada de turistas del Reino Unido en el actual entorno de negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), cabe señalar que en la red de aeropuertos de Aena en España, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido representan el 18,2% del tráfico total de pasajeros. No obstante, cabe indicar que los datos del turismo del mes de diciembre muestran un descenso del 7,6% del número de visitantes del Reino Unido en dicho mes, si bien es pronto para determinar si se trata de un hecho aislado o de una tendencia.

Por Comunidades Autónomas, Cataluña vuelve a mostrarse en 2017 como el primer destino elegido por los turistas (más de 19,0 millones, +5,0% respecto a 2016), seguida de Canarias (14,2 millones, +7,2%) y Baleares (13,8 millones, +6,1%).

En diciembre, el número de turistas internacionales que visitaron Cataluña disminuyó un 13,9% y un 2,0% el de visitantes en las Islas Baleares.

Por vías de acceso, la aeroportuaria es la utilizada por el mayor número de turistas extranjeros que viajaron a España durante el último año, 66,6 millones (el 81,5% del total), por carretera llegaron el 15,7% y el 2,8% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, conviene resaltar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea, con una cuota del tráfico europeo con destinos en dicha región del 27,0%.

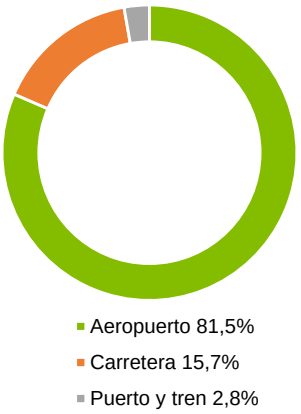


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso en 2017

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

En 2017, los aeropuertos de la red de Aena han cerrado el año con más de 249,2 millones de pasajeros, lo que supone un 8,2% más que el año anterior, batiendo un récord histórico. Este crecimiento continúa impulsado por los excelentes datos del sector turístico que ha vuelto a alcanzar un récord, favorecido por diversos factores

como el aumento de la población que accede a viajes y a ocio, la estabilidad de las condiciones macroeconómicas en la Eurozona y en los principales países origen del turismo internacional que visita España, la inestabilidad geopolítica que se mantiene en destinos turísticos del Mediterráneo y el nivel del precio del combustible que contribuyen a la creciente actividad de la aerolíneas europeas.

En 2017 la contribución del tráfico internacional y nacional se mantiene estable en el 70,5% y el 29,5% respectivamente. El crecimiento de los pasajeros internacionales ha alcanzado el 8,4% y el del tráfico nacional el 8,1%.

En número de aeronaves, se han registrado 2.174.263 operaciones, lo que supone un incremento del 6,3% respecto al año anterior.

Y el volumen de mercancías ha crecido un 15,0% en 2017, situándose en 918.306 toneladas.

Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena

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

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

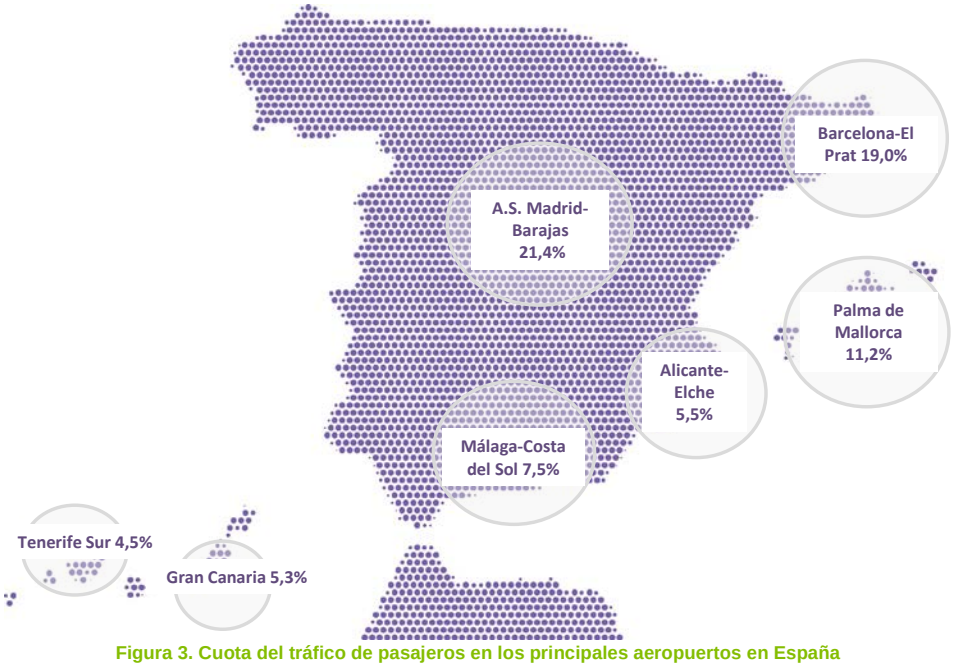


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total	Miles	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2017 / 2016	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	53,4	5,9%	21,4%	387,6	2,5%	17,8%	470.796	13,1%	51,3%
Barcelona-El Prat	47,3	7,1%	19,0%	323,5	5,1%	14,9%	156.105	14,9%	17,0%
Palma de Mallorca	28,0	6,5%	11,2%	208,8	5,6%	9,6%	10.191	-2,5%	1,1%
Total Grupo Canarias	44,0	8,8%	17,7%	381,0	6,9%	17,5%	37.344	0,3%	4,1%
Total Grupo I	62,5	11,0%	25,1%	521,3	7,0%	24,0%	37.370	12,4%	4,1%
Total Grupo II	12,8	11,3%	5,1%	180,1	4,3%	8,3%	145.844	28,8%	15,9%
Total Grupo III	1,3	10,6%	0,5%	172,0	18,4%	7,9%	60.655	15,9%	6,6%
TOTAL	**249,2**	**8,2%**	**100,0%**	**2.174,3**	**6,3%**	**100,0%**	**918.306**	**15,0%**	**100,0%**

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

El Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 21,4% del total de pasajeros (53,4 millones). En 2017, su número de pasajeros ha aumentado un 5,9% respecto al año anterior (+6,7% el tráfico internacional y +4,1% el nacional).

En cuanto al número de operaciones, en el último año han operado un total de 387.566 aeronaves, un 2,5% más que en 2016. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 13,1% hasta las 470.796 toneladas transportadas.

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

En el Aeropuerto **Barcelona-El Prat**, los pasajeros crecen un 7,1% respecto a 2016 (+6,8% el tráfico internacional y +7,7% el nacional), hasta alcanzar 47,3 millones.

Este crecimiento, no se ha visto afectado muy negativamente por los actos terroristas ocurridos en Barcelona y Cambrils el 18 de agosto, ni por el entorno político de Cataluña.

En número de operaciones se han registrado 323.539 movimientos, lo que supone un incremento interanual del 5,1%, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancías del 14,9%, hasta 156.105 toneladas.

Imagen 2. Plataforma - Aeropuerto Barcelona-El Prat

El aeropuerto de **Palma de Mallorca** ha alcanzado un tráfico de 28,0 millones de pasajeros y un crecimiento del 6,5% respecto a 2016 (+9,7% el tráfico nacional y +5,6% el internacional).

El número de operaciones de aeronaves ha aumentado un 5,6%, hasta alcanzar la cifra de 208.787.

Imagen 3. Interior terminal - Aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 44,0 millones (un 8,8% superior a 2016), de los cuales 28,8 millones corresponden a pasajeros de vuelos internacionales (7,6% de incremento) y 14,7 millones a pasajeros de vuelos nacionales (aumento del 11,7% respecto al año anterior).

Imagen 4. Vista aérea - Aeropuerto de La Palma

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I** creció un 11,0% durante 2017, hasta 62,5 millones de pasajeros, destacando los

crecimientos registrados en Valencia (16,3%), Málaga-Costa del Sol (11,7%) y Alicante-Elche (11,1%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico internacional (+11,5%) como el nacional (+9,6%).

Imagen 5. Interior terminal - Aeropuerto Málaga-Costa del Sol

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 11,3%, hasta un total de 12,8 millones de pasajeros. Este crecimiento se ha producido por la positiva evolución del tráfico internacional (+19,6%) y en menor medida por la del tráfico nacional (+6,1%).

En este grupo, cabe destacar el aumento del volumen de mercancía operado en el aeropuerto de Zaragoza, que crece +29,1% frente al año anterior.

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado 1,3 millones de pasajeros, que supone un incremento del 10,6% respecto al año anterior.

Por su volumen de carga, es destacable el crecimiento del 16,0% registrado en el aeropuerto de Vitoria en 2017.

La actividad de **marketing aeroportuario** ha tenido un impacto muy positivo durante el año 2017, resultando en la apertura de 449 nuevas rutas[1] desde los aeropuertos de la red de Aena: 427 en destinos de corto/medio radio (57 con destinos domésticos y 370 europeos) y 22 en rutas de largo radio[2].

Los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (80), Barcelona-El Prat (38), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (31) y Valencia (25 nuevas rutas).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Ryanair (86), Niki (56), Jet2 (33), Norwegian (23) y Eurowings (22).

[1] Rutas con más de 5.000 pasajeros en 2017 y menos de 1.000 en 2016.
[2] Rutas de más de 4.000 Km y destino no perteneciente al EEE.

En cuanto a las rutas de largo radio abiertas, cabe destacar que el Aeropuerto Barcelona-El Prat ha tenido un notable avance este año, ya que desde el mismo se han abierto 15 nuevas rutas (8 de ellas con Norteamérica, 4 con Asia y 3 con Latinoamérica) por parte de las siguientes aerolíneas: Level (4) a Buenos Aires, Los Ángeles, La Habana y Oakland; Norwegian (4) a Nueva York, Los Ángeles, Fort Lauderdale y Oakland; Cathay Pacific a Hong Kong; Korean Air a Seúl; Air China a Shanghái; Mahan Air a Teherán; American Airlines a Chicago; Sata a Boston (vía Punta Delgada); y Plus Ultra a La Habana.

Desde el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, destacan las siguientes rutas de largo radio: Air Europa a San Pedro de Sula, Recife y Boston (sólo en la temporada verano); Plus Ultra a Santiago de Chile; Evelop a Jamaica; Estelar Latinoamerica a Caracas; y Wamos a Varadero.

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

Respecto a la distribución del tráfico por **áreas geográficas** se mantiene prácticamente estable, siendo especialmente destacable el incremento de pasajeros con "Asia y otros" que ha alcanzado el 76,2% y aunque en términos absolutos este mercado continúa representando un volumen reducido, pone de manifiesto el impacto positivo que están teniendo las acciones de marketing aeroportuario implementadas por la Compañía, así como las llevadas a cabo por diferentes instituciones para promocionar el destino "España" en dicha región, las cuales han impulsado el aumento de las rutas en este mercado que cuenta con 15 destinos (frente a 9 en 2016).

Región	Pasajeros 2017	Variación %
Europa[1]	156.553.587	8,0%
España	73.438.358	8,0%
Latinoamérica	7.135.432	6,2%
Norteamérica[2]	5.124.059	13,1%
África	3.097.647	8,2%
Oriente medio	2.992.394	9,4%
Asia y Otros	881.567	76,2%
TOTAL	**249.223.044**	**8,2%**

[1] Excluye España

[2] Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas

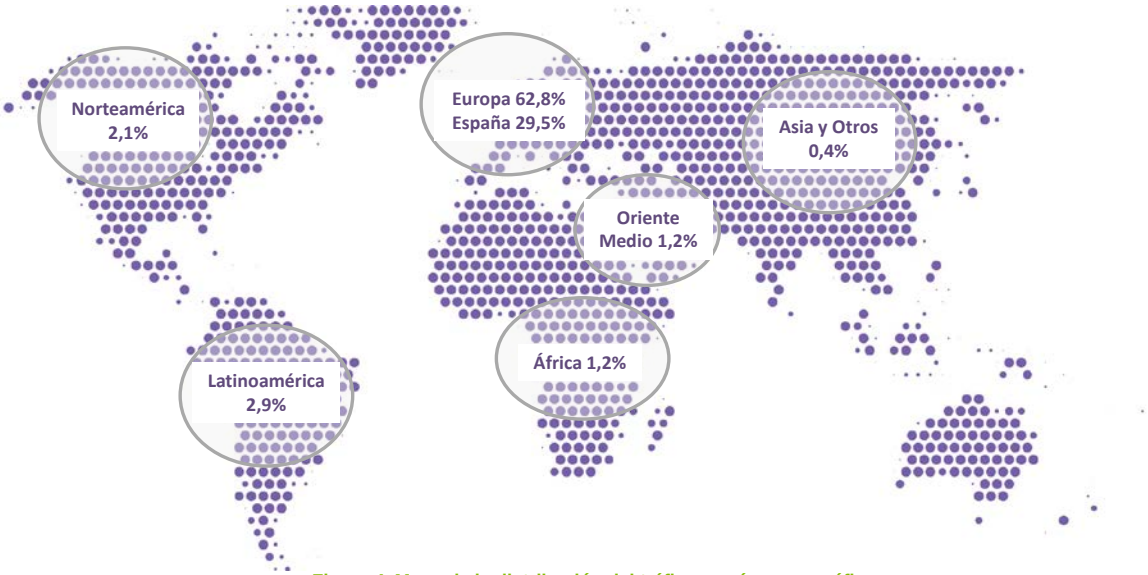


Figura 4. Mapa de la distribución del tráfico por área geográfica

Por **países**, el ranking se mantiene estable, con España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia (cinco países) concentrando el 70% del tráfico total.

Es especialmente reseñable que el tráfico de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido ha seguido mostrando un comportamiento positivo y con respecto a 2016 ha crecido un 9,0% (más de 3.700.000 pasajeros), si bien durante el último trimestre de 2017 se observa una progresiva desaceleración del crecimiento debido a la debilidad de la libra y a la situación de la economía británica, así como a la recuperación de algunos destinos competidores como Turquía, con efecto en la demanda. Dicha desaceleración ha llevado a registrar en el mes de diciembre una disminución del 2,8% de los pasajeros con el Reino Unido afectada por los vuelos aún no operados en los slots de la aerolínea Monarch.

País	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2017	2016	%	Pasajeros	2017	2016
España	73.438.358	67.978.770	8,0%	5.459.588	29,5%	29,5%
Reino Unido	45.461.099	41.701.009	9,0%	3.760.090	18,2%	18,1%
Alemania	28.676.238	27.729.971	3,4%	946.267	11,5%	12,0%
Italia	14.026.867	13.031.946	7,6%	994.921	5,6%	5,7%
Francia	12.355.015	11.801.750	4,7%	553.265	5,0%	5,1%
Holanda	8.604.443	7.588.189	13,4%	1.016.254	3,5%	3,3%
Suiza	6.391.061	6.127.187	4,3%	263.874	2,6%	2,7%
Belgica	5.989.852	5.672.109	5,6%	317.743	2,4%	2,5%
Portugal	4.296.233	3.612.387	18,9%	683.846	1,7%	1,6%
Irlanda	4.166.935	3.948.529	5,5%	218.406	1,7%	1,7%
Suecia	4.048.155	3.452.789	17,2%	595.366	1,6%	1,5%
Estados Unidos	3.719.985	3.296.614	12,8%	423.371	1,5%	1,4%
Dinamarca	3.442.213	3.114.183	10,5%	328.030	1,4%	1,4%
Noruega	3.190.934	3.012.432	5,9%	178.502	1,3%	1,3%
Polonia	2.472.076	2.124.677	16,4%	347.399	1,0%	0,9%
Total Top 15	**220.279.464**	**204.192.542**	**7,9%**	**16.086.922**	**88,4%**	**88,7%**
Resto de países	**28.943.580**	**26.038.798**	**11,2%**	**2.904.782**	**11,6%**	**11,3%**
Total Pasajeros	**249.223.044**	**230.231.340**	**8,2%**	**18.991.704**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de **compañía aérea**, se observa que las aerolíneas de bajo coste consolidan el crecimiento de su cuota y representan el 53,9% del total (51,6% en 2016), correspondiendo el restante 46,1% a compañías tradicionales (48,4% en 2016). No obstante, el grado de concentración se mantiene moderado.

Por aerolíneas, los principales clientes de Aena siguen siendo el Grupo IAG y Ryanair. El primero, que engloba a Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y Level, alcanza una cuota del 26,0% del total de tráfico de pasajeros en 2017 (26,2% en 2016) y Ryanair una cuota del 17,7% (17,3% en 2016). Asimismo, es relevante mencionar el aumento de la actividad de la compañía aérea Jet2.Com, un 52,1% de crecimiento de pasajeros procedentes principalmente de Reino Unido, hacia destinos turísticos en España.

La actividad de largo radio de las compañías de bajo coste es aún incipiente en España. Desde que en el mes de junio Norwegian y Level establecieran nuevas rutas desde Barcelona, el tráfico total de estas rutas ha sumado 307.000 pasajeros hasta diciembre de 2017.

Adicionalmente, es relevante señalar el proceso de consolidación que está viviendo la industria de aviación europea, del que cabe esperar la concentración de operaciones en un número menor de aerolíneas y que implica la reabsorción de pasajeros. En este sentido, si bien a lo largo del período Alitalia, Air Belín, Monarch y Niki han reducido/cesado, su impacto en Aena no ha sido material, dado que la mayoría de las rutas que cubrían estas aerolíneas han seguido siendo operadas por otras compañías aéreas.

Compañía	Pasajeros		Variación		Cuota (%)	
	2017	2016	%	Pasajeros	2017	2016
Ryanair	44.026.617	39.857.790	10,5%	4.168.827	17,7%	17,3%
Vueling	34.802.563	32.235.760	8,0%	2.566.803	14,0%	14,0%
Iberia	17.306.385	16.591.665	4,3%	714.720	6,9%	7,2%
Air Europa	15.652.871	16.185.061	-3,3%	-532.190	6,3%	7,0%
Easyjet [1]	15.434.439	13.861.134	11,4%	1.573.305	6,2%	6,0%
Norwegian Air [2]	9.772.231	7.750.724	26,1%	2.021.507	3,9%	3,4%
Iberia Express	8.577.187	7.641.353	12,2%	935.834	3,4%	3,3%
Air Nostrum	7.748.709	7.540.063	2,8%	208.646	3,1%	3,3%
Grupo Binter [3]	6.148.079	5.324.997	15,5%	823.082	2,5%	2,3%
Jet2.Com	6.057.937	3.982.830	52,1%	2.075.107	2,4%	1,7%
Total Pasajeros	**165.527.018**	**150.971.377**	**9,6%**	**14.555.641**	**66,4%**	**65,6%**
Total Pasajeros Bajo Coste[4]	**134.283.235**	**118.793.085**	**13,0%**	**15.490.150**	**53,9%**	**51,6%**

[1] Incluye Easyjet Switzerland, S.A. y Easyjet Airline Co. Ltd.

[2] Incluye Norwegian Air International y Norwegian Air Shuttle A.S.

[3] Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines

[4] Incluye el tráfico de pasajeros de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

Presencia internacional

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

Millones de pasajeros	2017	2016	Variación[1] %	Participación de Aena %
London Luton (Reino Unido)	15,8	14,6	8,6%	51,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)[2] (México)	40,7	36,5	11,4%	5,8%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,2	5,7	-9,8%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	4,8	4,4	7,2%	37,9%
TOTAL	**66,5**	**61,2**	**8,4%**	**-**

[1] Porcentajes de variación calculados en pasajeros

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

Tabla 5. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

El **Aeropuerto London Luton** ha registrado un récord en 2017 tras un significativo incremento del tráfico del 8,6%, alcanzando 15,8 millones de pasajeros y 135.518 operaciones de aeronaves (+3,0%), a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair que trasladó la operación de dos aviones a Stansted, y de la quiebra de Monarch.

Imagen 6. Aeropuerto London Luton

El tráfico total de pasajeros de **GAP ("Grupo Aeroportuario del Pacífico")** ha crecido un 11,4% en 2017, en línea con la estimación anual publicada por la Compañía el 19 de julio de 2017, y a pesar de haberse visto afectado durante los meses de agosto y septiembre por el paso de la tormenta tropical "Lidia", así como por los huracanes "Harvey" e "Irma" que interrumpieron la conectividad de algunos aeropuertos con los estados de Texas y Florida respectivamente.

En el excelente comportamiento del tráfico GAP (40,7 millones de pasajeros) destaca el buen desempeño de los principales aeropuertos mexicanos del grupo: Guadalajara, Tijuana, Los Cabos y Puerto Vallarta, así como de Montego Bay en Jamaica.

En el caso de **Cali**, el aeropuerto está sufriendo especialmente el impacto de la ralentización de la economía colombiana. La evolución de su tráfico se ha visto afectada por la pérdida de rutas tanto nacionales como internacionales, por los huracanes que afectaron a la operativa de vuelos con Estados Unidos, así como por el importante efecto que ha tenido la huelga de pilotos de Avianca durante los meses de septiembre, octubre y noviembre.

Con respecto al aeropuerto de **Cartagena de Indias**, es reseñable el significativo crecimiento del 23% que ha experimentado el tráfico internacional en este aeropuerto, debido principalmente al efecto positivo de las nuevas rutas operadas desde el aeropuerto, como la de KLM a Ámsterdam y la ruta de LATAM a Lima, así como por el aumento de frecuencias internacionales a Panamá (Air Panama, Wingo y COPA).

2.4. Actividad comercial

La actividad comercial es una parte fundamental en la experiencia de los pasajeros que transitan por nuestros aeropuertos. Por ello, Aena enfoca sus esfuerzos en satisfacer las necesidades y las demandas de los distintos perfiles de usuarios, adaptando la oferta comercial y haciéndola cada vez más atractiva para los clientes. Esta mejora, además, contribuye al aumento de los ingresos comerciales.

Durante el año 2017, los ingresos ordinarios de la actividad comercial han alcanzado 1.049,3 millones de euros y representan el 26,5% del total de los ingresos ordinarios. Esto supone un incremento del 11,2% respecto a 2016, destacando la aportación de los siete primeros aeropuertos de la red que representa el 79,6% del total. Este crecimiento proviene principalmente de la evolución favorable del tráfico de pasajeros, así como del impulso que se ha dado a la actividad comercial con nuevas licitaciones que mejoran las condiciones contractuales y dan entrada en los aeropuertos a nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

En cuanto a las condiciones contractuales, cabe señalar que la mayoría de los contratos comerciales de Aena establecen una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y una renta mínima garantizada anual (RMGA) que asegura un importe mínimo a abonar por el arrendatario independientemente del nivel de ventas alcanzado. El siguiente gráfico muestra, por líneas de negocio, la evolución para los próximos 5 años de las rentas mínimas garantizadas correspondientes a los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2017:

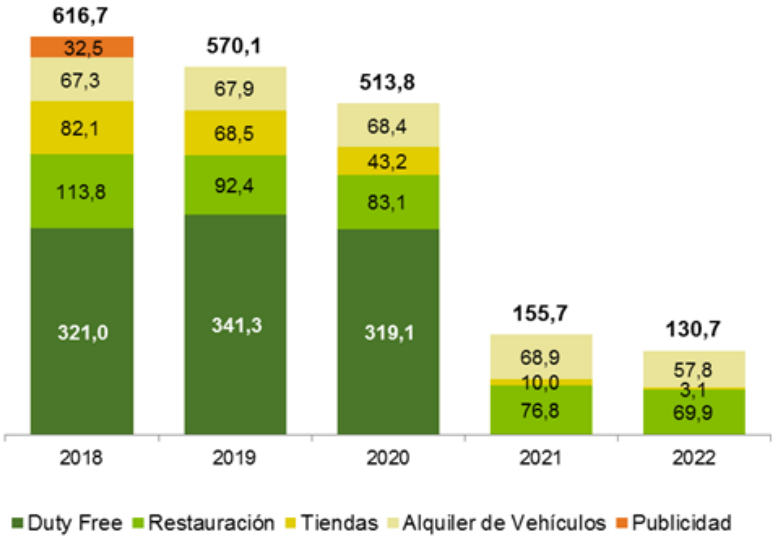


Figura 5. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

Cifras en millones de euros. Las RMGA se han prorrateado a los días reales de comienzo y fin de contrato. Los servicios comerciales de tiendas incluyen contratos de otras explotaciones comerciales: servicios financieros y regulados (cambio de moneda, farmacias, estancos, etc.).

El ratio de ingresos comerciales por pasajero se sitúa en el año 2017 en 4,2 euros mejorando respecto al mismo periodo del 2016 (4,1 euros). Dicho ratio engloba en los ingresos de las actividades comerciales dentro del terminal los procedentes de los aparcamientos y no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Adicionalmente, es reseñable que en el ámbito del marketing, en el tercer trimestre se ha iniciado el desarrollo de la estrategia para la implantación de la Transformación Digital en Aena, con el fin de mejorar la experiencia del pasajero, incrementar los ingresos comerciales e iniciar un cambio cultural y de trabajo dentro de la Compañía. Dentro de esta estrategia, se van a identificar e implantar proyectos en cinco líneas de actuación: la mejora de la experiencia del pasajero, el desarrollo del comercio electrónico, los negocios con terceras empresas, la digitalización de negocios en propio y el impulso de nuestro programa de fidelización *Aena Club Cliente*.

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran las principales magnitudes de resultados de Aena al 31 de diciembre de 2017 desglosados por segmentos. El segmento aeropuertos representa el 96,2% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 61,5% y la actividad comercial contribuye con un 34,7%), el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,2%, y el negocio internacional supone el 2,6%.

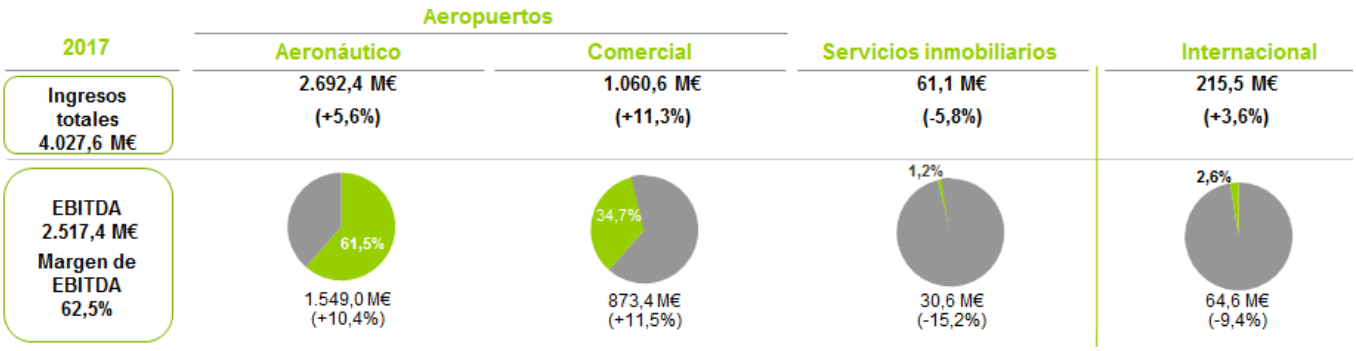


Figura 6. Principales resultados de Aena por área de negocio

3.1. Segmento aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

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

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

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

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

Aena estima haber cumplido durante 2017 los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.
En cuanto a los niveles de calidad exigidos, en términos generales se ha producido un sobrecumplimiento de los objetivos marcados por el

DORA, si bien en algunos casos aislados la valoración obtenida ha resultado inferior al índice de referencia. Durante el ejercicio 2018 se trabajará en la mejora de los resultados de estos indicadores, si bien el sistema de cálculo de bonificaciones establecido en el DORA permite que los incumplimientos sean compensados en exceso por los resultados obtenidos en aeropuertos por encima del indicador.
Respecto a la ejecución de las inversiones de carácter estratégico planificadas en el DORA para 2017, al 31 de diciembre estaba cumplido el plazo de finalización establecido para la inversión estratégica de dicho período.

El DORA también fija un mecanismo de caja doble o dual till por el que los costes de los servicios aeroportuarios básicos, sujetos a prestaciones públicas patrimoniales se cubrirán exclusivamente con los ingresos generados por dichos servicios a partir de 2018.

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

Por otra parte, para el ejercicio 2017 la diferencia entre el IMAP aprobado en el DORA y el IMAP real ha supuesto una diferencia en ingresos de 57,8 millones de euros que deberán incorporarse en la revisión de las tarifas de 2019 a través del "factor K[1] ", capitalizados al coste del capital del período regulatorio (6,98%).

Nuevo esquema de incentivos comerciales

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

- Incentivo por la apertura de una ruta a nuevo destino desde todos los aeropuertos de la red, consistente en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros, con un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

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

- Incentivo por crecimiento en el número de pasajeros en los aeropuertos estacionales recogidos en la Ley 21/2003 (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) durante su temporada baja, consistente en un descuento en la cuantía media de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de la compañía en la ruta y se aplicará al número de pasajeros adicionales en la ruta con respecto a la temporada baja anterior del aeropuerto. El incentivo al que tendrá derecho cada compañía aérea que opere la ruta en cuestión será proporcional a su contribución al crecimiento generado en dicha ruta por el conjunto de las compañías aéreas que operan en la misma. Se abonará un descuento adicional en la temporada equivalente siguiente, si la compañía aérea mantiene al menos el número de pasajeros de salida operados en dicha ruta.

En aplicación de este esquema de incentivos, el Consejo de Administración de Aena acordó que para la temporada de verano de 2017 (primera temporada en la que el nuevo esquema de incentivos es de aplicación), que a estos efectos comenzó el 1 de abril de 2017 y finalizará el 31 de octubre de 2017, así como para la temporada de invierno de 2017 que igualmente a estos efectos abarca del 1 de noviembre de 2017 al 31 de marzo de 2018, el descuento aplicable en el caso de los dos primeros

[1] El factor K recoge la diferencia entre el Ingreso Máximo anual por pasajero (IMAP) aprobado en el DORA y el IMAP real para el ejercicio 2017. La metodología de cálculo se determina en el párrafo 2 del Anexo IX de la Ley 18/2014.

incentivos (por nuevas rutas y por crecimiento del número de pasajeros en rutas existentes) será del 75% de la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros en la primera temporada y del 25% en la temporada equivalente siguiente.

En estas dos primeras temporadas el incentivo de crecimiento en el número de pasajeros en las rutas ya existentes de corto y medio radio se aplicará a 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 2017:

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.638.505	2.498.024	140.481	5,6%
Prestaciones Patrimoniales[1]	2.562.051	2.426.613	135.438	5,6%
Pasajeros	1.166.406	1.079.620	86.786	8,0%
Aterrizajes	697.341	681.395	15.946	2,3%
Seguridad	419.869	396.205	23.664	6,0%
Pasarelas Telescópicas	110.166	109.054	1.112	1,0%
Handling	90.432	85.960	4.472	5,2%
Carburante	33.535	31.885	1.650	5,2%
Estacionamientos	34.188	32.821	1.367	4,2%
Catering	10.114	9.673	441	4,6%
Resto de Servicios Aeroportuarios[2]	76.454	71.411	5.043	7,1%
Otros ingresos de explotación	53.848	50.926	2.922	5,7%
Total Ingresos	2.692.353	2.548.950	143.403	5,6%
Total gastos (incluye amortización)[3]	-1.774.813	-1.812.574	-37.761	-2,1%
EBITDA[4]	1.548.960	1.402.687	146.273	10,4%

(1) Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad se muestran netas de los incentivos comerciales: 36,4 millones de euros en 2017 (67,7 millones de euros en 2016).

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

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

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

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.692,3 millones de euros (+5,6% respecto a 2016), debido a la positiva evolución del tráfico (8,2% de incremento en el tráfico de pasajeros y 6,3% de incremento en el número de aeronaves) y por el menor impacto de los incentivos al tráfico (36,4 millones de euros en 2017 frente a 67,7 millones de euros en 2016) que corresponden a la segunda anualidad de los incentivos aprobados en 2016, y a los nuevos incentivos aplicados desde el 1 de abril de 2017.

Estos incrementos, se han visto parcialmente compensados por la reducción de las tarifas aeroportuarias del 1,9% desde el 1 de marzo de 2016 y del 2,22% desde el 1 de marzo de 2017 (56,9 millones de menor ingreso).

La bonificación por pasajero en conexión, que aumentó del 35% al 40% en marzo de 2016, ha alcanzado 69,9 millones de euros, en línea con el importe de 2016 (70,4 millones de euros).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.774,8 millones de euros, un 2,1% inferiores a los registrados en 2016. Este descenso se debe principalmente a la

reasignación de costes de la actividad aeronáutica según lo establecido en el DORA (-25,3 millones de euros excluyendo el coste de capital). Esta disminución se ha visto parcialmente compensada por el incremento de los gastos de personal. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 10,4%, hasta 1.549,0 millones de euros.

Desde el punto de vista operativo, además de ser destacable el incremento de tráfico, es relevante indicar que al cierre de 2017 se encuentran certificados todos los aeropuertos propiedad de Aena, conforme al Reglamento UE 139/2014.

El 7 de abril se aprobó el Reglamento Europeo 2017/458 relativo al refuerzo de los controles de pasaportes mediante la comprobación en las bases de datos pertinentes en las fronteras exteriores, cuya aplicación ha generado en varios aeropuertos de la red mayores tiempos de espera en el control fronterizo de llegadas y salidas, afectando a la gestión del tráfico de pasajeros e impactando negativamente en la actividad comercial de los aeropuertos más afectados.

Para mejorar la gestión eficaz del tráfico, el Ministerio del Interior (a quién corresponde el cumplimiento de esta normativa) junto con Aena, han llevado a cabo acciones para atender la mayor actividad del control de la frontera y están trabajando en planes a medio y largo plazo para adecuar las instalaciones y los diseños funcionales de las infraestructuras, y para dotarlas de equipos automáticos de control de fronteras ABC (*Automated Border Control*) al objeto de cumplir con los requerimientos del RE 2017/458 de forma más eficaz, dado el volumen de pasajeros en la red de aeropuertos de Aena, especialmente el tráfico internacional extra Schengen.

En cuanto a las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante 2017, relacionadas con el objetivo principal de Aena de mantener la calidad de servicio prestado a pasajeros y compañías, cabe destacar las siguientes:

Servicios a pasajero

Con el objeto de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos, Aena lleva a cabo, de forma continua, actuaciones tanto en los edificios terminales como en los accesos.

Sistemas de información

En la mejora de la orientación dentro de la terminal con actuaciones en señalización estática y en el servicio de información al público, se destacan las siguientes actuaciones:

- La mejora de la señalética de emergencia, información en los controles de seguridad y en las puertas de embarque en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Gran Canaria y Palma de Mallorca.
- La instalación de nuevos mostradores, puntos de información en los módulos de embarque y nuevos planos de ubicación en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Málaga.

Imagen 7. Nuevo punto de información en el aeropuerto de Palma de Mallorca

Imagen 8. Nuevo plano de ubicación en el aeropuerto de Málaga

- La instalación de nuevas pantallas de información al pasajero (SIPA) en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Alicante y A Coruña, con nuevo formato de mayor visibilidad y facilidad de búsqueda de vuelos.

Limpieza

Las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la experiencia del pasajero en esta área se han centrado en la remodelación de aseos, el tratamiento superficial de suelos, en limpiezas de fachadas y en la instalación de dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, entre otras acciones.

- La renovación y modernización de aseos se ha realizado en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Valencia, Girona, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Fuerteventura, Lanzarote, Granada, Asturias, Santiago y Almería.

Imagen 9. Remodelación aseos. Aeropuerto de Alicante

- Para la medición de la calidad percibida por el pasajero, se han instalado dispositivos "*Happy or not*" a la salida de los aseos en 33 aeropuertos de la red.

Imagen 10. Dispositivo "*Happy or not*" a la salida de aseos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

Confort

A fin de garantizar el confort del pasajero durante su estancia en los aeropuertos, Aena presta especial atención a las zonas de espera, centrando las actuaciones en la mejora de la iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan en este período:

- La mejora de la climatización y el aislamiento térmico llevados a cabo en varios aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria, Alicante, Lanzarote y Palma de Mallorca.

Imagen 11. Nueva enfriadora del módulo A de embarque en Palma de Mallorca

- La impermeabilización de cubiertas y fachadas en distintos aeropuertos, como en el aeropuerto de Tenerife Norte y en el aeropuerto de Fuerteventura.

- La renovación de suelos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga, Sevilla, Tenerife Norte, Lanzarote y Reus.

Imagen 12. Renovación de pavimento en el hall de la T2B del aeropuerto de Barcelona

- La reordenación de la zona de espera de los pasajeros en colas de facturación en el Aeropuerto Alicante-Elche.

- La ampliación del vestíbulo de llegadas Schengen del aeropuerto de Gran Canaria generándose un hall de 200 m^2.

- Mejora de la iluminación en los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sevilla.

- Mejora de la plaza comercial Premium del terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 13. Mejora plaza comercial. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- La nuevas estaciones de trabajo con tomas de corriente para la carga de equipos instaladas en las dos terminales del aeropuerto de Barcelona, en las salas de embarque 10 y 11 de la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y en las zonas de embarque de las terminales de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Gran Canaria, Menorca, Girona y Zaragoza.

- Se han instalado elementos de carga eléctrica en diferentes puntos del edificio terminal de los aeropuertos de Málaga y Gran Canaria.

- Se han renovado e incrementado el número de bancadas en varios aeropuertos. Destaca el aeropuerto de Palma de Mallorca con un total de 2.553 nuevas bancadas, que representan 11.105 asientos, un 11% de incremento. También en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Valencia, Bilbao, Menorca y la Gomera. Asimismo, en el aeropuerto de Málaga se han incorporado asientos para largas esperas y emergencias.

Imagen 14. Asientos en la Sala Multiusos del aeropuerto de Málaga

Servicio PMR

Con el fin de satisfacer las necesidades que requieren los pasajeros con movilidad reducida (PMR), durante 2017:

- Se han instalado accesos en los controles de las terminales T1 y T4 del aeropuerto de Madrid.

Imagen 15. Instalación de accesos PMR en los controles de T1 y T4 del aeropuerto de Madrid

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca han sido instalados dos nuevos ascensores en el módulo A, para uso exclusivo de PMR.
- Y en el aeropuerto de Fuerteventura se ha ubicado un nuevo punto de atención a PMR dentro de la zona de embarque.
- Adicionalmente, es relevante mencionar que en el mes de diciembre Aena ha adjudicado la prestación de este servicio, para 20 aeropuertos de la red, por un período de cuatro años (prorrogable hasta dos años adicionales) y un importe total de la adjudicación de 272,5 millones de euros. Los contratos se formalizarán en 2018.

Otros servicios al pasajero

- Para los pasajeros que viajan con niños y bebés se han construido nnuevas áreas de espera que incluyen zona de juegos, zona de padres desde la que poder vigilar a sus hijos, biblioteca, zona de retroproyección, sala de lactancia con microondas y aseo con cambia pañales en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Santiago de Compostela, Menorca y Málaga. En este último aeropuerto, cabe destacar que se han instalado 7 nuevas áreas de juego en diversas zonas del edificio terminal (facturación, llegadas y muelles B, C y D).

Imagen 16. Área de juego en el aeropuerto de Málaga.

- Wifi gratuito**,** de alta velocidad y sin publicidad en los principales aeropuertos de la red de Aena.

Accesos

- Se ha coordinado con Metro de Madrid la organización de los flujos de pasajeros con motivo del cierre de la línea 8 de metro en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- En el Aeropuerto Barcelona El-Prat, ha sido sustituida por ADIF la antigua pasarela de RENFE de comunicación entre la terminal T2 y estación de trenes, reacondicionándose la zona de conexión con la terminal.

Imagen 17. Renovación pasarela RENFE. Aeropuerto de Barcelona

- Se han realizado mejoras en los aeropuertos de Gran Canaria (urbanización, viales y creación de una bolsa para taxis), Tenerife Sur (sistema de alumbrado del vial de acceso) y de Zaragoza (nueva rotonda de acceso al aeropuerto).

Operaciones

En el ámbito operativo es relevante destacar que todos los aeropuertos propiedad de Aena han obtenido la certificación de aeródromo conforme a la normativa europea, un proceso exigente de adaptación de las infraestructuras a la reglamentación europea y nacional.

Adicionalmente, al objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su actividad en los aeropuertos, regularmente se realizan diversas actuaciones, destacando en el 2017 las siguientes:

Campo de vuelos y plataforma

- En el aeropuerto de Barcelona se ha llevado a cabo la regeneración del pavimento de la pista principal 07L/25R, además de la renovación del balizamiento y la mejora del pavimento de las salidas rápidas. También en la calle de rodaje T0 del aeropuerto de Reus y en la pista de vuelos del aeropuerto de Son Bonet.

Imagen 18. Regeneración pista. Aeropuerto Son Bonet

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, la ejecución de dos nuevas calles de acceso a cabecera 24R en pista norte y de tres nuevas calles de acceso a cabecera 06R en pista sur para la mejora de la gestión de las operaciones de aeronaves de gran envergadura.

Imagen 19. Nuevas calles de acceso. Aeropuerto de Palma de Mallorca

- Instalación de barreras anti-chorro, que reducen los tiempos de escala y los tiempos de rodaje en plataforma, al simplificar las maniobras de puesta en marca y retroceso de las aeronaves. Como ejemplo, tenemos la del aeropuerto de Gran Canaria.

Imagen 20. Barreras anti-chorro. Aeropuerto de Gran Canaria

- Instalación de barreras acústicas, como la situada en la cabecera 06R del aeropuerto de Palma de Mallorca.

- Finalización de la mejora de pavimentos para reparar deterioros de distinta naturaleza en zonas del campo de vuelos, puntos de retroceso y zonas de rodadura del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.

- Actuaciones derivadas del cambio de la designación de pista del aeropuerto de Tenerife Sur (señalización vertical y horizontal y modificación del sistema de mando y presentación de balizamiento).

- Actuaciones en línea de costa en cabecera 03 del aeropuerto de Lanzarote para dotarla de RESA (área de seguridad de extremo de pista), y en el campo de vuelos del aeropuerto de La Palma.

- Integración de los aeropuertos de Gran Canaria y Málaga-Costa del Sol en la red ATM como Torre Avanzada, para mejorar la gestión del tránsito aéreo y la puntualidad.

Seguridad operacional

En éste ámbito, además de la certificación de aeropuertos de acuerdo a la reglamentación de la unión europea 139/2014, cabe señalar otras actuaciones, como:

- La renovación del antiguo vallado de zonas críticas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, concretamente del localizador 24R, localizador 06L, localizador 24 L y Senda 24 L.

- El nuevo centro de coordinación en el aeropuerto de Santiago.

- La optimización y reducción de los tiempos de cierre de pista para obras y mantenimiento de la instalación de ayudas visuales, con un nuevo sistema de monitorización de los cut-outs de los reguladores en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

- En otro orden de cosas, se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo en el aeropuerto de Vitoria en un 55%.

Handling

En cuanto a las actuaciones a destacar en handling:

- La instalación de 30 nuevos kioscos de la compañía Vueling en terminal T1 del aeropuerto de Barcelona para asegurar y agilizar la correcta facturación, sobre todo, en el periodo de máxima operación.

Imagen 21. Kioscos de facturación. Aeropuerto de Barcelona.

- La construcción de un nuevo patio de carritos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, para mejorar los tiempos de entrega de maletas.

- En el aeropuerto de Palma de Mallorca, se han sustituido los servidores instalados en el control del Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) por nuevos servidores con tecnología actualizada que darán redundancia 100% al sistema. Asimismo, se han sustituido los sistemas informáticos de control de clasificadores del SATE permitiendo la gestión de datos en tiempo real.

- Nueva mensajería SMS y correo a los agentes handling para preavisos de tiempos de entrega de equipajes en el aeropuerto de Alicante.

- Reinspección automática de equipajes no acompañados para compañías aéreas en el aeropuerto de Madrid.

Estacionamientos

Entre las actuaciones realizadas, se destacan:

- El rediseño de puestos de estacionamiento en la plataforma de aviación general del aeropuerto de Almería, incrementando el número de posiciones de 13 a 19.

- En el aeropuerto de Tenerife Sur, se han renovado las losas de la plataforma y de la red de hidrantes, se han configurado los puestos de estacionamiento de aeronaves y desplazado la calle de rodadura hacia el sur para eliminar la restricción de spam de la inner interna de plataforma.

Carburante

- Como actuación destacada, es reseñable la puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso.

- En el aeropuerto de Zaragoza cabe destacar el acuerdo con CLH para la mejora de los tiempos de respuesta para el inicio del servicio.

Seguridad

Adicionalmente a las acciones adoptadas con carácter inmediato para mejorar la gestión del tráfico en aplicación de la nueva normativa de control de fronteras, otras actuaciones se han llevando a cabo a lo largo del año en el ámbito de la seguridad, con el fin de mejorar la experiencia del pasajero en los aeropuertos de la red de Aena.

- En concreto, Aena ha reforzado el servicio de apoyo para la mejora de la asistencia al pasajero en el control de pasaportes y el fomento del uso de los sistemas ABC en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Alicante.

Imagen 22. Sistemas ABC. Aeropuerto de Barcelona.

- Se han incorporado cabinas de pasaportes en los aeropuertos de Madrid y Bilbao. En Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en los controles de llegadas y salidas de la T4S y en la T1 para aumentar la capacidad de la infraestructura y minimizar los tiempos de espera. En Bilbao, se ha incorporado una segunda cabina en el control de pasaportes de llegadas. Y en el aeropuerto de Valencia, se han reubicado las cabinas de control de pasaportes para permitir un mayor número de controles simultáneos y reducir el tiempo de espera de los pasajeros.

Imagen 23. Nueva cabina para control de pasaportes en llegadas. Aeropuerto de Bilbao

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han implementado acciones de mejora de la gestión de tiempos de espera, a través de alarmas tanto en filtros de seguridad como en controles de pasaporte, y de la gestión de fila única en los controles de seguridad principales.

- La incorporación del asistente virtual que recibe a los pasajeros en los filtros de seguridad de salidas de P30 en terminal T1 y en terminal T2B de Barcelona. Se trata de un holograma que da indicaciones a los pasajeros en cinco idiomas (castellano, catalán, inglés, chino y ruso) para facilitarles el paso por los filtros de seguridad.

- Remodelación y ampliación de los filtros de seguridad para la mejora de los flujos en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Alicante, Granada, A Coruña, Jerez, Murcia San Javier, San Sebastián y Valladolid.

Imagen 24. Ampliación equipos de seguridad. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- Instalación de nuevos filtros de seguridad para familias con bebés y mejoras para acceso exclusivo de empleados, buggys y para PMR.

Imagen 25. Nuevo filtro de familias. Aeropuerto de Málaga

Instalaciones

Recogida de equipajes

En las zonas de recogida de equipajes se destaca diversas actuaciones tales como:

- La instalación de dispositivos de medición de la calidad percibida "*Happy or not*" en 33 aeropuertos de la red.

- La apertura de una nueva zona de recogida en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona, dirigida a la operativa de llegadas del pasajero de easyJet, concentrando todas las operaciones de dicha compañía en una misma zona del aeropuerto.

Imagen 26. Nueva zona de recogida de equipajes del aeropuerto de Barcelona

- El nuevo hipódromo de recogida de equipajes en el aeropuerto de La Gomera y el plan de renovación de los hipódromos de la terminal T1 del aeropuerto de Lanzarote.

Pasarelas y puertas de embarque

Entre las actuaciones llevadas a cabo en este período relacionadas con el servicio de pasarelas destacan:

- La sustitución de las pasarelas T20, T22 y T23 en la terminal T2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Imagen 27. Nueva pasarela. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

- La puesta en marcha de las nuevas pasarelas 21 y 27 en el aeropuerto de Málaga.

Imagen 28. Nuevas pasarelas en el aeropuerto de Málaga

- La Instalación de puertas automáticas en el desembarque de cada una de las pasarelas del aeropuerto de Tenerife Norte.

- La reapertura de la zona de puertas de embarque en los aeropuertos de Barcelona y de Fuerteventura (puertas de embarque 1 y 2 con pasarela doble, stand 15), aumentando el número de posiciones de contacto y el número de puertas de remoto.

Imagen 29. Mejora puertas embarque Aeropuerto de Barcelona

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial.

Miles de euros	2017	2016	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.049.251	943.645	105.606	11,2%
Otros ingresos de explotación	11.299	8.987	2.312	25,7%
Total Ingresos	1.060.550	952.632	107.918	11,3%
Total gastos (incluye amortización)	-294.427	-264.153	30.274	11,5%
EBITDA (1)	873.387	783.639	89.748	11,5%

(1) *Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.*

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En 2017, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron 11,3% respecto a 2016, hasta 1.060,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 1.049,3 millones de euros (el 26,5% del total de los ingresos ordinarios del Grupo) que supone un incremento del 11,2% respecto a 2016 (943,7 millones de euros).

Este crecimiento se debe, además de a la evolución favorable del tráfico de pasajeros, a la mejora en las condiciones contractuales a través de la licitación de los diferentes

concursos, que incluyen las rentas mínimas garantizadas (RMGA), y a la entrada en los aeropuertos de nuevos operadores de reconocida experiencia y prestigio.

Por lo que respecta a los negocios operados en propio, aparcamientos y salas VIP, es destacable que las actuaciones de marketing llevadas a cabo y las estrategias de precios implantadas han impactado de forma muy positiva en la evolución de sus ingresos.

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Servicios Comerciales Miles de euros	**Ingresos**		**Variación**		**Renta Mínima Garantizada**	
	2017	**2016**	**Miles de €**	**%**	**2017**	**2016**
Tiendas libres de impuestos[(1)]	309.017	285.154	23.863	8,4%		
Tiendas[(1)]	91.703	89.659	2.044	2,3%		
Restauración	175.643	154.493	21.150	13,7%		
Alquiler de vehículos	149.373	114.466	34.907	30,5%		
Aparcamientos	132.013	121.554	10.459	8,6%		
Servicios VIP	41.053	32.597	8.456	25,9%		
Publicidad	31.561	30.290	1.271	4,2%		
Arrendamientos[(2)]	32.129	25.005	7.124	28,5%		
Resto ingresos comerciales [(2)(3)]	**86.759**	**90.427**	**-3.668**	**-4,1%**		
Ingresos ordinarios comerciales	**1.049.251**	**943.645**	**105.606**	**11,2%**	**79.234**	**67.275**

(1) En 2017 los ingresos de la Multi-tienda del aeropuerto de Fuerteventura, que hasta agosto de 2016 se registraron en la línea de Tiendas, han pasado a formar parte de la línea de Tiendas Duty Free al haberse incorporado al Contrato General de Tiendas Libres de Impuestos en dicha fecha. En base comparable, el aumento de los ingresos de Tiendas Duty Free asciende a +7,1% y el crecimiento de los ingresos de Tiendas a +6,4%.

(2) Los ingresos por arrendamientos de superficies para estaciones de telefonía móvil se han reclasificado a Arrendamientos (antes en Resto de ingresos comerciales). En base comparable, los ingresos de Arrendamientos ascienden un 1,5% y los ingresos de resto de ingresos comerciales aumentan un 9,7%.

(3) Incluye: Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En 2017, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas representa el 10,8% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (9,9% en 2016).

El total de gastos (incluyendo amortización) crece un 11,5%. Este incremento se ve afectado por la aplicación del DORA que reasigna costes de explotación entre la actividad aeronáutica y la actividad comercial por un importe de 25,3 millones de euros, incluyendo 12,2 millones de euros correspondientes a amortización. Excluyendo el efecto de la reasignación, el total de gastos del período habría crecido un 1,9% (5,0 millones de euros) y el EBITDA habría aumentado un 13,1% (hasta 886,5 millones de euros)

El EBITDA se sitúa en 873,4 millones de euros, un 11,5% superior al del ejercicio anterior.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación de diferentes acciones comerciales, destacando por línea de negocio:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos derivados de esta actividad han crecido en 2017 un 8,4 % con respecto al 2016 y representa el 29,5% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, generado a través de 86 puntos de venta (76 Locales y 10 Buy-Byes), con una superficie total aproximada de 45.000m².

Aena tiene suscritos tres contratos, distribuidos en tres lotes con la empresa Dufry que gestiona con el nombre comercial de World Duty Free, tiendas genéricas libres de impuestos en 26 de los aeropuertos de la red: A Coruña, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Barcelona- El Prat, Bilbao, FGL Granada-Jaén, Fuerteventura, Girona- Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Murcia- San Javier , Palma de Mallorca, Reus, Seve Ballesteros-Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia.

Esta actividad genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas.

Los Lotes I (Madrid y otros aeropuertos) y II (Barcelona y otros aeropuertos), mantienen los crecimientos derivados de las mejoras interanuales en sus rentas mínimas garantizadas. En el Lote III (aeropuertos canarios), que presenta una evolución positiva, no se ha aplicado desde 2013 la renta mínima garantizada.

Durante 2017 destacan las siguientes actuaciones:

- Se han llevado a cabo promociones orientadas a reforzar la compra de las categorías de productos con mayor atractivo para los pasajeros, en especial para los británicos, con el objetivo de compensar el efecto de la devaluación de la libra, que continúa afectando a las compras de dichos pasajeros, las cuales han descendido un 8,3% en el período. Las categorías de productos más afectadas, por este efecto, han sido las de perfumería, cosmética y bebidas alcohólicas, principalmente en aeropuertos turísticos, como Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur y Gran Canaria, en los que la dependencia del pasajero británico es relevante.
- Las nuevas rutas a países emergentes, han sido un refuerzo positivo a las ventas Duty Free.
- Se ha realizado un proyecto de modernización y digitalización de la tienda pasante libre de impuestos del Terminal T4 Satélite del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas. Bajo el concepto de "*Next Generation Store*", se han incorporado elementos digitales que permiten a los pasajeros interactuar y tener una mejor experiencia de compra.

Imagen 30. Robot Tienda Dufry en T4S.

- Se ha abierto una nueva tienda en el dique longitudinal de la T1 del Aeropuerto Barcelona-El Prat.

Imagen 31. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

- Se están desarrollando proyectos de rediseño del layout comercial de los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Sevilla, para optimizar los espacios de las tiendas libres de impuestos.

Tiendas

En el año 2017 han estado operativos más de 350 locales destinados a retail, 22 de ellos de marcas de lujo, que permiten disponer de una oferta variada adaptada a todos los pasajeros.

Las grandes marcas están presentes en las terminales de Aena que cuentan con tiendas del Grupo Inditex, Mango, Desigual y GAP entre otras marcas reconocidas, así como Loewe, Carolina Herrera, Bulgari, Coach, Weekend by Max Mara, Longchamp, Burberry, Ferragamo, Omega, MontBlanc entre las marcas de lujo.

Destacan en este período:

- El incremento de los ingresos comerciales de los aeropuertos canarios, tras la renovación de la oferta comercial llevada a cabo en 2016 y en el primer año completo de su actividad. En Gran Canaria se ha alcanzado un 19% de incremento de ingresos comerciales, el 22% en Lanzarote y el 10% en el Aeropuerto de Tenerife Sur. En 2017 cabe señalar que se han licitado 4 locales en el aeropuerto de Tenerife Sur.
- Primer año completo de actividad de la nueva oferta comercial del Aeropuerto de Alicante - Elche, cuyas Rentas Mínimas Garantizadas de adjudicación fueron un 73% superiores a los ingresos de la anterior oferta de tiendas. En 2017 se han licitado los 3 locales restantes para la renovación total de la oferta de retail en el aeropuerto.
- La adjudicación de la segunda fase de la renovación de tiendas en las terminales T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (10 locales), que unida a la primera fase adjudicada a finales de 2016 (23 locales) supondrá la renovación total de la oferta comercial de estas terminales.

  En 2017 se han abierto al público 8 locales y se espera que se completen las aperturas durante los primeros meses de 2018. Estas fechas han supuesto un retraso sobre lo programado debido a la demora en la gestión de las licencias, lo que ha supuesto una paralización temporal de los contratos adjudicados y el consiguiente impacto en los ingresos y en la imagen de la oferta comercial de dichas terminales.
- La licitación de 4 nuevos espacios en la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que se destinarán a locales de la marca Carolina Herrera, la marca Fedon y dos locales "Pop up" adjudicados a Scalpers y DODO.

- La apertura de la nueva oferta comercial del Módulo C (11 locales) en el aeropuerto de Palma de Mallorca, con la incorporación de un mayor número de marcas (Natura, Parfois, Sibarium, Swarovski, y Sunglass, entre otras), se ha traducido en un incremento de más del 9% en los ingresos comerciales.
  Adicionalmente, se han licitado y adjudicado en este aeropuerto 11 locales.

- La renovación de la oferta comercial en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, mediante la licitación de distintos locales en las terminales T1 y T2.

- El inicio del servicio de Personal Shopper en las terminales T4, T4S y T1 (no Schengen) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el mes de enero y en el mes de septiembre en las dos terminales del Aeropuerto Barcelona-El Prat, con el fin de mejorar la experiencia del cliente siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales, prestando una asistencia especializada al pasajero. Asimismo, se ha licitado este servicio en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol cuyo inicio está previsto en marzo 2018.

Imagen 32. Personal Shopper. Aeropuerto Adolfo Suárez. Madrid-Barajas

Restauración

En 2017 se ha continuado el proceso de renovación de la línea de restauración en los aeropuertos para dar respuesta a la variada demanda del pasajero, a través de una amplia oferta de productos y servicios que abarca desde la oferta de productos estándar y servicios rápidos para aquellos que disponen de poco tiempo, hasta la oferta de "cocina de autor" para los pasajeros que disponen de más tiempo y quieren disfrutar de nuevas experiencias gastronómicas.

Así, en los aeropuertos de la red de Aena están presentes las mejores marcas de restauración nacional e internacional. Entre ellas, una oferta amplia de restauración rápida: McDonald´s, Burguer King, Más que Menos, Costa Coffee, Starbucks, Coffee Republic, Lavazza, Paul o Rodilla. Y para una "cocina de autor", contamos con 5 restaurantes de chefs con estrellas Michelin en los aeropuertos de Madrid ("Kirei by Kabuki" de Ricardo Sanz en las terminales T1 y T4 y "Gastrohub" de Paco Roncero en T4), en Barcelona ("Porta Gaig y Gastrobar" de Carles Gaig), en Málaga ("Delibar" de Dani García) y en Bilbao ("Yandiola" de Ricardo Pérez).

A lo largo del año 2017, los más de 320 puntos de venta de restauración han tenido muy buen comportamiento, y han generado ingresos por importe de 175,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 13,7% respecto al ejercicio 2016.

El crecimiento de ingresos de esta actividad, se debe principalmente a la mejora en las cifras de ventas de nuestros operadores de restauración, consecuencia de los buenos datos de tráfico, al crecimiento del gasto por pasajero en los aeropuertos turísticos y a la consolidación de la oferta completa de restauración, adaptada a los distintos perfiles de los pasajeros, a través de las diversas marcas ofrecidas.

Destacan, en este periodo, las siguientes actuaciones:

- La publicación de la licitación de la práctica totalidad de la oferta de restauración del Aeropuerto Barcelona-El Prat. Incluye la licitación de 50 puntos de venta en 23 expedientes, con la que se pretende conseguir una mejora de la calidad y variedad de la oferta, aumentar la presencia de marcas internacionales, nacionales y locales, así como el incremento de los ingresos.

  El proceso de licitación ha concluido en febrero de 2018 con la adjudicación de los 23 expedientes licitados. La nueva oferta de restauración ocupará una superficie de cerca de 16.000m² lo que supondrá un incremento respecto a la superficie existente de cerca del 19%, repartidos en 50 locales en las terminales T1 y T2 con lo que se dotará al aeropuerto de una amplia oferta de restauración.

  Con ella, Aena quiere proporcionar una verdadera experiencia gastronómica a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, combinando las últimas tendencias de restauración con la tradición y sabor local. Aena ha conseguido incorporar una variedad de operadores en restauración y la presencia de marcas nacionales e internacionales de reconocido prestigio tanto locales como nacionales e internacionales.

  Como consecuencia los Ingresos para esta línea en Barcelona, si considerásemos un año completo tendrán un incremento de cerca del 30%.

Imagen 33. Restauración en el Aeropuerto Barcelona-El Prat

- Asimismo, se ha publicado en el mes de noviembre la licitación de la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total de más de 6.500 m², repartidos en 25 locales licitados en 12 expedientes, que

empezarán a dar servicio en el segundo semestre de 2018.

- La adjudicación de la licitación de la oferta de restauración del aeropuerto de Gran Canaria (19 puntos de venta en 5 expedientes), para mejorar la calidad y variedad de la oferta, que redundará en un incremento de los ingresos.

- La puesta en servicio de la práctica totalidad de la nueva oferta de restauración de los aeropuertos de Bilbao (5 locales), Ibiza (6 locales, quedando 3 para la temporada de verano de 2018), Fuerteventura (6 locales), así como 1 punto nuevo en el aeropuerto de Madrid-Barajas y 2 nuevos puntos en el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca.

- Se ha implementado un plan de acción para la mejora de la calidad de los puntos de venta en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y mejorar la competitividad de los precios.

- Se ha llevado cabo una campaña de descuentos y promociones gastronómicas en el aeropuerto de Bilbao.

- La renovación de las máquinas vending en los aeropuertos de Ibiza, Tenerife Sur y Gran Canaria, con una gran mejora en la calidad de los productos e imagen ofrecidos, así como de los ingresos. También se ha publicado en este periodo la licitación de las máquinas del aeropuerto de Fuerteventura y de 10 adicionales del aeropuerto de Málaga, cuya renovación está prevista a principios de 2018.

Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos sin conductor se gestiona en régimen de concesión en los aeropuertos de la red de Aena, siendo explotado por las principales empresas del sector en Europa y a nivel mundial, como AVIS, Europcar, Hertz, Enterprise, Sixt y Goldcar. Asimismo, importantes empresas nacionales están presentes en los principales aeropuertos turísticos como CICAR, TOP CAR, Autorreisen o RecordGo, además de contar con la presencia de empresas locales en diversos aeropuertos. Con esta variedad, Aena puede ofrecer a los pasajeros una amplia tipología de productos y servicios.

Para prestar este servicio, la red de aeropuertos pone a disposición de las empresas de alquiler de vehículos 19.000 plazas de aparcamiento, 256 mostradores de atención a clientes y 500.000 m² de campas para el estacionamiento de vehículos, así como otras instalaciones.

En el año 2017, se ha alcanzado una cifra de ingresos de 149,4 millones de euros (+30,5% respecto a 2016), lo que supone un máximo en la serie histórica de esta línea de negocio.

El contrato de la actividad adjudicado en noviembre de 2016 a 16 empresas del sector para explotar el servicio en 36 aeropuertos y que amplió licencias e instalaciones, ha permitido en 2017:

- Un volumen de más de 5 millones de contratos de alquiler de vehículos firmados dentro de los aeropuertos.

- La mejora de las instalaciones, tanto en cantidad como en calidad. Se han ampliado y mejorado mostradores de atención, plazas de aparcamientos para recogida y entrega de vehículos, así como superficies destinadas para el mantenimiento y limpieza de las flotas de los operadores.

- Flexibilizar la operativa de las empresas, dotando de instalaciones adicionales en los momentos que la demanda lo requiere, para ampliar plazas, mostradores o superficies según las necesidades.

Aparcamientos

La red de aparcamientos de Aena dispone de más de 80 estacionamientos y más de 130.000 plazas, distribuidos en 32 aeropuertos.

La gestión de esta línea de actividad es realizada por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos operativos, así como la gestión activa de las acciones de marketing, la política de precios y la estructuración de los diversos servicios de aparcamiento, con objeto de satisfacer las necesidades de la amplia tipología de pasajeros (Bajo Coste/Larga Estancia, General, Preferente, Exprés, Servicio VIP con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales).

Las reservas se pueden realizar on-line a través de una plataforma web desde la APP de Aena, así como desde distintos canales de distribución. Esta plataforma permite al cliente reservar por adelantado a precios promocionados.

En 2017, los ingresos de aparcamientos han ascendido a 132,0 millones de euros, un incremento del 8,6% con respecto a 2016. Esta cifra supone record de ingresos, superando el máximo histórico del año 2007.

Las principales actuaciones de este período son las siguientes:

- Además del aumento de ingresos, se ha incrementado la cuota de mercado, en un entorno altamente competitivo.
- El canal de reservas ha mantenido su crecimiento, alcanzando un nuevo máximo en 2017, con más de 1,2 millones de usuarios y una cuota superior al 30% del total de los ingresos.

- Las mejoras tecnológicas, ampliándose el servicio de pago por móvil e introduciendo el servicio de pago por matricula en Madrid y Barcelona.

- Se han desarrollado nuevos productos y servicios, como los aparcamientos exprés en salidas o el servicio a empresas.
- La venta on line con reservas prepago ha sido uno de los mayores avances en servicio.
- Las campañas de marketing, un fuerte posicionamiento on line, así como la personalización de mensajes por aeropuerto y aparcamiento, han permitido mantener y mejorar el posicionamiento de la marca en el canal on-line.
- El conocimiento de los clientes, y la comunicación personalizada por medio del club de fidelización ("Aena Club Cliente"), han permitido retener y mejorar el servicio a clientes, respecto a otros medios de acceso y competidores.

Imagen 34. Aena Club cliente

Servicios VIP

Esta línea de negocio incluye los ingresos procedentes de las salas VIP y los ingresos correspondientes al *Fast Lane*[1] y *Fast Track*[2].

Aena cuenta con 22 salas VIP en 14 aeropuertos de la red, explotadas en propio, a excepción de las 4 salas del Aeropuerto Barcelona El-Prat que se han incorporado al modelo de gestión integral en enero de 2018.

Adicionalmente, desde 2017 están incorporados en esta línea de negocio los ingresos correspondientes al *Fast Lane* y *Fast Track*.

En el último año, el total de la línea de servicios VIP ha tenido un buen comportamiento, alcanzado 41,0 millones de euros de ingresos, un 26% de aumento frente a 2016, y las salas VIP de Aena han recibido en 2017 a 2.662.000 usuarios.

Entre las actuaciones de 2017 cabe destacar:

- Las aperturas de las salas VIP de A Coruña (en enero) y del aeropuerto de Valencia, la *Sala Joan Oliver* (en el mes de agosto).
- La incorporación al modelo de gestión integral de las salas VIP de los aeropuertos de Tenerife Sur, Lanzarote, Bilbao y Sevilla, así como de las 5 salas del aeropuerto de Madrid Barajas desde marzo de 2017.
- La remodelación que se está llevando a cabo en las salas del aeropuerto de Palma de Mallorca, habiéndose incorporado una sala adicional, la *Sala Mediterráneo*, que se abrió el 9 de noviembre.
- La licitación durante de las 4 salas VIP del aeropuerto de Barcelona. En 2017 se ha redactado el proyecto para la ampliación y renovación de las 4 salas VIP, obra que se realizará por fases para no interrumpir el servicio durante 2018
- Se ha iniciado la licitación del aeropuerto de Santiago que no tenían sala VIP hasta la fecha, y están en estudio para iniciar en 2018 el proceso de licitación de las de Menorca, Fuerteventura y Vigo.

Imagen 35. Sala VIP. Aeropuerto Tenerife Sur

- Se ha consolidado la comercialización del servicio de acceso preferente en los filtros de seguridad (Fast Lane) en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Alicante. En el aeropuerto de Alicante se inició en julio y en Málaga en noviembre, con una buena acogida.

Publicidad

La actividad de publicidad en los aeropuertos de la red se corresponde dentro del sector publicitario con la categoría de publicidad de exterior, y compite con los soportes de mobiliario urbano, el metro y las vallas publicitarias.

En Aena, su gestión se desarrolla bajo el modelo de concesión, siendo las empresas que explotan los espacios publicitarios de la red, las responsables de su comercialización: JFT en los aeropuertos canarios y JCDecaux en los peninsulares y de las Islas Baleares.

En el año 2017, se ha completado la inversión en actualización y renovación de soportes por parte de los dos operadores, para competir con los soportes de mayor valor del mercado de exterior.

Esta línea de negocios genera unos ingresos asegurados a través de la aplicación de las rentas mínimas garantizadas contractualmente.

La mejora de las ventas, del número de anunciantes y del volumen de inversión ha sido la tónica general de la unidad de negocio. No obstante, la recuperación del sector, muy afectado por la pasada crisis y por los recortes en inversión publicitaria exterior, sigue siendo progresiva.

Imagen 36. Soporte publicitario. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

[1] *Fast Lane* o el carril rápido: es un paso preferente destinado al paso de los filtros de seguridad que no está segregado del resto de la batería de filtros.
[2] *Fast Track:* es un filtro de uso exclusivo y segregado físicamente del resto de filtros de seguridad.

Resto de ingresos comerciales

Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías, etc.).

Entre las principales actuaciones realizadas en 2017, destacan:

- La licitación y adjudicación de la actividad de cambio de moneda para las terminales T123 del aeropuerto de Madrid y para los tres aeropuertos de Baleares.

  La UTE Maccorp Exact Change ha resultado la adjudicataria de la actividad en Madrid y la empresa Bestand Fast Change España en los aeropuertos de Baleares.

- La adjudicación del nuevo servicio de Wifi en los aeropuertos que se explota que contempla velocidades de conexión entre 5 Mbps y 15 Mbps.

3.2. Segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso a terceros de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga.

Aena dispone de una diversidad de activos inmobiliarios destinados al apoyo de la actividad aeroportuaria (operativa de las compañías aéreas, operativa de carga aérea, agentes handling y otros operadores aeroportuarios) y al desarrollo de servicios complementarios.

Así, para el apoyo de la actividad inmobiliaria, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones.

Dentro de los servicios complementarios se encuentran 24 estaciones de servicio (15 en el Lado Tierra y 9 en el Lado Aire) en 12 aeropuertos y terminales FBOs (*Fixed Base Operations*) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Respecto a los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos comercializables en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, se ha dado continuidad al proceso y se han definido las principales líneas de desarrollo.

Así, en Madrid se prevé comercializar en 40 años un total de 2,7 millones de m^2 para un mix de usos que supondría una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto y lo acercaría al moderno concepto de *Airport City*. El potencial máximo de desarrollo se ha estimado en 3,6 millones de m^2, incluyendo las reservas a futuro.

Por su parte, en el aeropuerto de Barcelona, la comercialización se extendería a 20 años y abarcaría 1,8 millones de m^2 con una propuesta de usos variada que además del desarrollo de las zonas de carga y logística, también incluiría un proyecto de *Airport City*.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	59.687	62.403	-2.716	-4,4%
Servicios Inmobiliarios[1]	59.687	62.403	-2.716	-4,4%
Otros ingresos de explotación	1.382	2.429	-1.047	-43,1%
Total Ingresos	**61.069**	**64.832**	**-3.763**	**-5,8%**
Total gastos (incluye amortización)	**-47.065**	**-45.507**	**1.558**	**3,4%**
EBITDA [2]	**30.550**	**36.012**	**-5.462**	**-15,2%**

[1] Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

[2] Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

En 2017, los ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron 59,7 millones de euros, un 4,4% por debajo de los obtenidos en 2016 debido principalmente al impacto en 2016 del reconocimiento contable de derechos de crédito sobre inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión. Excluido este efecto, los ingresos ordinarios permanecen estables.

En lo que respecta a los gastos de los servicios inmobiliarios, éstos han aumentado un 3,4% afectados por los gastos relacionados con los trabajos de análisis de los terrenos comercializables de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat 1,4 millones de euros).

En cuanto a las principales actuaciones del período, cabe destacar:

- La puesta en marcha de la FBO (*Fixed Base Operations*) del aeropuerto de Ibiza, que se une a las ya existentes en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.
- Respecto al arrendamiento de hangares, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha arrendado el H2 y se ha licitado el H1; en el aeropuerto de Sabadell se han adjudicado dos hangares y otro en Girona-Costa Brava.
- La adjudicación de dos estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria y La Palma.
- Asimismo se han adjudicado otros espacios destinados a: un punto limpio para la recogida de residuos y gestión de planta de residuos en el aeropuerto de Sevilla; dos parcelas destinadas al Mantenimiento de Equipos de Tierra (METs) en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, y la explotación agrícola de 110 hectáreas en el aeropuerto de Jerez.

En relación con el transporte de mercancías, en este periodo se han superado los ratios de crecimiento anual del 15,0% que supera el crecimiento de 2016 que fue del 11,6%.

Respecto de las actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga, se han llevado a cabo en el ejercicio 2017 las siguientes actuaciones:

- En Zaragoza se ha puesto en servicio la nueva instalación que gestiona la empresa ACL y que dotará al aeropuerto de una mayor capacidad de carga.
- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, DHL ha iniciado las obras de construcción de una nueva instalación.
- En Vitoria, la empresa DHL ha puesto en servicio una nueva instalación que permitirán procesar de forma automática 21.500 paquetes a la hora.

Imagen 37. Nuevas instalaciones de DHL en el Aeropuerto de Vitoria

- En Valencia, se han firmado nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga a favor de UPS y EAT/DHL que permitirán a estas empresas mantener su operación en el aeropuerto.
- Adicionalmente, se han adjudicado tres arrendamientos de naves de carga en los aeropuertos de Vitoria (una a DHL) y de Barcelona (dos, a OSA Handling y a Swissport).
- En Tenerife Norte se ha licitado el arrendamiento de los dos módulos de la nueva Terminal de Carga del aeropuerto que permitirá mejorar notablemente la operativa en el mismo.

3.3. Segmento internacional

Los datos económicos del segmento de actividad internacional recogen principalmente la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres (5º aeropuerto en el Reino Unido por número de pasajeros), así como servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. Los ingresos totales del negocio internacional mejoraron en 7,6 millones de euros, afectados negativamente por la devaluación de la GBP, compensando el sólido crecimiento del tráfico experimentado en el aeropuerto de Luton.

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	215.344	207.733	7.611	3,7%
Otros ingresos de explotación	163	272	-109	-40,1%
Total Ingresos	**215.507**	**208.005**	**7.502**	**3,6%**
Total gastos (incluye amortización)	**-195.717**	**-184.330**	**11.387**	**6,2%**
EBITDA [(1)]	**64.595**	**71.322**	**-6.727**	**-9,4%**

(1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 10. Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

A continuación, se proporciona información más detallada de la evolución del **Aeropuerto London Luton**, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 58,7 millones de euros, un 10,3% inferior a 2016 (65,4 millones de euros) debido a la devaluación sufrida por la libra esterlina (-7,0%) y al reconocimiento extraordinario (el 31 de enero de 2017) de 8,0 millones de euros por la contabilización del gasto asociado a uno de los acuerdos alcanzados con los empleados del aeropuerto de Luton para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido. Excluyendo el impacto del tipo de cambio y el efecto extraordinario indicado, la variación del EBITDA habría sido del +8,9%.

(Miles de euros)[(1)]	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos aeronáuticos	95.420	94.944	476	0,5%
Ingresos comerciales	109.432	103.210	6.222	6,0%
Total Ingresos	**204.852**	**198.154**	**6.698**	**3,4%**
Personal	47.852	39.057	8.795	22,5%
Otros gastos de explotación	97.301	93.349	3.952	4,2%
Amortizaciones y deterioros	44.999	47.442	-2.443	-5,1%
Total gastos	**190.152**	**179.848**	**10.304**	**5,7%**
EBITDA[(2)]	**58.683**	**65.394**	**-6.711**	**-10,3%**
Resultado de explotación	**14.700**	**18.306**	**-3.606**	**-19,7%**
Resultado financiero	-36.651	-23.405	-13.246	-56,6%
Resultado antes de impuestos	**-21.951**	**-5.099**	**16.852**	**330,5%**

(1) Tipo de cambio Euro-Libra 2017: 0,8767 y 2016: 0,8192

(2) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 11. Información económica detallada de la evolución del aeropuerto de Luton

A nivel operativo, los datos de tráfico del aeropuerto de Luton muestran un incremento de pasajeros del 8,6%, hasta 15,8 millones de pasajeros y del 3,1% en el número de operaciones, hasta 135.518 movimientos de aeronaves.

Estas cifras de tráfico, combinadas con el efecto del tipo de cambio, sitúan los ingresos del período en 204,9 millones de euros, un 3,4% por encima del mismo período de 2016 (198,2 millones de euros).

En GBP, los ingresos de Luton crecen en 2017 un 10,6% (17,3 millones de GBP) frente a 2016 gracias al desempeño de los ingresos comerciales y a pesar del impacto por la pérdida de pasajeros de Ryanair, que trasladó la operación de dos aviones a Stansted, y la quiebra de Monarch.

- Los ingresos aeronáuticos en GBP, han crecido un 7,6% y los ingresos comerciales un 13,4%.

Dentro de los ingresos de la actividad comercial, destaca el buen comportamiento de los aparcamientos (+13,8%) reflejo del crecimiento del tráfico, de la apertura del nuevo aparcamiento de vehículos y de las estrategias de gestión y precios implantadas. Las líneas de restauración y tiendas también han crecido, un 13,0% en conjunto, impulsadas por el mayor tráfico de pasajeros, la apertura de la tienda pasante en junio de 2016 y la mejora de las condiciones de los contratos comerciales, si bien se ha producido un ligero retraso en la entrada en funcionamiento de algunos locales debido a las obras en la terminal.

- El EBITDA en GBP ha disminuido 2,1 millones de GBP frente a 2016.

  Este efecto se deriva principalmente de la contabilización del efecto extraordinario citado anteriormente relativo a uno de los acuerdos asociado al cierre del plan de pensiones de prestación definido en el mes de enero de 2017. Excluyendo el impacto de este gasto extraordinario, que no tiene impacto en caja, el EBITDA en GBP habría aumentado 4,8 millones de GBP y habría supuesto un crecimiento del 8,9%.

  Este acuerdo, supone la modificación del ratio de conversión (*Pension commutation factor*) que se aplicará al derecho de los miembros del plan de pensiones a cambiar una parte de su pensión futura por una cantidad libre de impuestos percibida al contado en el momento de la jubilación. El anterior ratio de conversión suponía que por cada 9 libras percibidas al contado la pensión futura se reducía en 1 libra anual, en tanto que bajo el nuevo acuerdo, este ratio pasa a ser de 15 a 1. De acuerdo a la NIC 19, el efecto de este cambio medido como el valor actual de su impacto sobre las obligaciones futuras por pensiones que asciende a 6,9 millones de GBP (8,0 millones de euros), ha sido contabilizado en la cuenta de gastos de personal como un mayor coste de los servicios pasados, sin que este ajuste contable tenga impacto en caja.

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

Asimismo, es destacable que en agosto de 2017 se completó la refinanciación de la deuda del aeropuerto de Luton (390 millones de GBP) con objeto de prolongar vencimientos, fijar el tipo de un mayor porcentaje de la deuda, así como asegurar la financiación de la totalidad del plan de expansión.

Por lo que respecta al resultado de las participaciones que no consolidan contablemente, a continuación se muestra la evolución de su **puesta en equivalencia**:

	Resultado puesta en equivalencia				Tipo de cambio[1]			
Miles de euros	**2017**	**2016**	**Variación**	**%Variación**	**Tipo de cambio**	**2017**	**2016**	**Variación**
SACSA (Colombia)	3.476	2.991	485	16,2%	€ - COP	3.336,16	3.378,32	**1,2%**
AMP (México)	12.890	9.298	3.592	38,6%	€ - MXN	21,33	20,67	**-3,2%**
AEROCALI (Colombia)	2.561	3.833	-1.272	-33,2%	€ - COP	3.336,16	3.378,32	**1,2%**
Total participación en el resultado de asociadas	**18.927**	**16.121**	**2.805**	**17,4%**				

[1] *Tipo de cambio medio ponderado*

Tabla 12. Puesta en equivalencia de las empresas participadas

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Ingresos ordinarios	3.960.582	3.709.581	251.001	6,8%
Otros Ingresos de Explotación	67.012	62.906	4.106	6,5%
Total Ingresos	**4.027.594**	**3.772.487**	**255.107**	**6,8%**
Aprovisionamientos	-174.176	-180.366	-6.190	-3,4%
Gastos de personal	-417.155	-390.724	26.431	6,8%
Otros gastos de explotación	-910.912	-901.775	9.137	1,0%
Amortización del inmovilizado	-800.035	-825.805	-25.770	-3,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-10.915	-6.402	4.513	70,5%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	2.969	399	2.570	644,1%
Total Gastos	-2.310.224	-2.304.673	5.551	0,2%
EBITDA [(1)]	**2.517.405**	**2.293.619**	**223.786**	**9,8%**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**1.717.370**	**1.467.814**	**249.556**	**17,0%**
Gastos Financieros y Otros resultados financieros	-144.183	-169.222	-25.039	-14,8%
Gastos por intereses de expropiaciones	4.593	201.406	-196.813	-97,7%
RESULTADO FINANCIERO NETO	**-139.590**	**32.184**	**-171.774**	**-533,7%**
Participación en el resultado de asociadas	18.927	16.121	2.806	17,4%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**1.596.707**	**1.516.119**	**80.588**	**5,3%**
Impuesto sobre las ganancias	-374.738	-351.733	23.005	6,5%
RESULTADO DEL PERÍODO CONSOLIDADO	**1.221.969**	**1.164.386**	**57.583**	**4,9%**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-10.036	237	10.273	4334,6%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	**1.232.005**	**1.164.149**	**67.856**	**5,8%**

(1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.

Tabla 13. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio en todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 4.027,6 millones de euros en 2017, un 6,8% superiores al año anterior. Los ingresos provenientes de la actividad comercial suponen un 26,3% del total, superando su peso porcentual respecto a 2016 (25,3%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.960,6 millones de euros, un 6,8% respecto a 2016. El incremento de 251,0 millones de euros se ha explicado con anterioridad en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

El total de **gastos de explotación** se mantiene en línea respecto al ejercicio anterior. Eliminando las amortizaciones, los gastos aumentan 31,3 millones de euros (+2,1%). A continuación, se analizan las variaciones más importantes por concepto de gasto:

- Los aprovisionamientos se han reducido un 3,4%, lo que supone 6,2 millones de euros menos frente a 2016, debido principalmente a las nuevas condiciones del acuerdo de servicios de navegación aérea (ATM/CNS) suscrito con ENAIRE.

- Los gastos de personal muestran el incremento más significativo de las partidas de gastos, un 6,8% (26,4 millones de euros). Este aumento se debe principalmente al incremento de las retribuciones básicas, la revisión salarial del 1% del personal de Aena SME, S.A. y a la incorporación de personal en prácticas en el tercer trimestre de 2016. Asimismo, se ve afectado por la contabilización en Luton de uno de los acuerdos alcanzados con los empleados en materia de pensiones.

  Adicionalmente, ha contribuido al aumento de esta partida el importe aprobado en concepto de productividad asociado al preacuerdo alcanzado el 25 de septiembre entre Aena y los representantes sindicales (ratificado el 31 de enero de 2018), cuyo gasto de 8,5 millones de euros ha sido devengado al 31 de diciembre de 2017.

- Otros gastos de explotación aumentan un 1,0% (9,1 millones de euros) hasta 911,0 millones de euros, debido principalmente al efecto del incremento de conceptos de gasto como asistencias técnicas (10,3 millones de euros), seguridad (9,4 millones de euros), servicio a pasajeros con movilidad reducida (4,6 millones de euros), limpieza (3,1 millones de euros), tributos (2,7 millones de euros),

salas VIP (2,3 millones de euros), así como a mayores costes operacionales en el aeropuerto de Luton (4,2 millones de euros). Estos aumentos se han visto parcialmente compensados por el descenso de costes de energía eléctrica (6,6 millones de euros), menores costes de mantenimiento en 2017 (6,5 millones de euros), así como por variaciones de insolvencias de clientes (13,9 millones de euros).

El aumento de costes se ha visto afectado por la mayor actividad y la tendencia al alza del gasto de la mayoría de los servicios adjudicados desde finales de 2016, que se continuará notando en los gastos operativos de forma progresiva a lo largo de 2018.

- La amortización del inmovilizado ha ascendido a 800,0 millones de euros y se ha reducido respecto a 2016 en 25,8 millones de euros (3,1%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos, parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha aumentado a 2.517,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,8% respecto a 2016, situando el margen de EBITDA en el 62,5%. A 31 de diciembre de 2017 se incluyen 58,7 millones de euros de la consolidación de Luton (65,4 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** muestra un aumento del gasto interanual de 171,8 millones de euros, afectado por la reversión extraordinaria en 2016 de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 millones de euros). El epígrafe "Gastos Financieros y Otros resultados financieros" disminuye en 25,0 millones de euros (14,8%) principalmente por efecto de la disminución del tipo de interés (9,9 millones de euros), la reducción del principal de la deuda (9,8 millones de euros) y la variación positiva de las pérdidas asociadas a diferencias de tipo de cambio dotadas en 2016 derivadas del préstamo en GBP con Luton (6,7 millones de euros). Adicionalmente, en 2016 se registró un gasto de 11,8 millones de euros para hacer frente al eventual incremento de costes motivado por el cambio de coeficiente de ponderación de riesgo del Banco de España a Aena. En sentido contrario, en el mes de septiembre de 2017 se contabilizó 8,0 millones de euros de (6,9 millones de libras) por la amortización de costes activados asociados a la financiación de Luton de 2015, como consecuencia de la refinanciación de la deuda.
La variación del epígrafe "Gastos por intereses de expropiaciones" se debe a la reversión en 2016 de provisiones de intereses de demora por eliminación de riesgos en este periodo (204,9 millones de euros).

El beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas asociadas** se ha incrementado en 2,8 millones de euros debido al incremento del tráfico y al efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, el gasto resultante se ha situado en 374,7 millones de euros, un incremento del gasto de 23,0 millones de euros frente al año anterior como consecuencia del mayor resultado del período y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,5% (23,2% en 2016).

El **Resultado del período consolidado** ha alcanzado 1.222,0 millones de euros. El resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes asciende a -10,0 millones de euros (49% del resultado neto de Luton), lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 1.232,0 millones de euros, 67,9 millones de euros superior al alcanzado al cierre de 2016. Esta variación es especialmente significativa, dado que en 2016 se reconoció el impacto extraordinario de la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Excluyendo este efecto, el beneficio neto de Aena habría aumentado un 21,9%.

5. Inversiones

La inversión pagada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) en 2017 ha ascendido a 371,2 millones de euros, incluyendo 66,2 millones de euros de Luton), lo que supone un aumento de 65,8 millones de euros (+21,5%) respecto al año anterior.

El total de la inversión realizada en la **red de aeropuertos españoles** según criterio de pago, ha ascendido a 305,0 millones de euros, un aumento de 60,7 millones de euros (+24,9%) respecto al año 2016 en el que ascendió a 244,3 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones realizadas en el ámbito de seguridad y en mejoras en mantenimiento.

La inversión activada, correspondiente a las altas del inmovilizado material en 2017 asciende a 475,5 millones de euros (283,3 millones de euros en 2016).

En lo que respecta a las principales actuaciones puestas en servicio, destacan en el período, en el Aeropuerto de Gran Canaria: el "Refuerzo del firme en pista 03R-21L y de las calles de rodaje asociadas" y "Renovación de la Terminal de Carga"; en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: la "Regeneración y eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R" y la "Renovación de solados en la planta P10 del Terminal T1; en el Aeropuerto de Palma de Mallorca: la "Regeneración del pavimento de la pista sur" y la "Adecuación de puertas H6, H7 y H8"; en el Aeropuerto de La Palma la "Adecuación campo de vuelos"; en el Aeropuerto Barcelona-El Prat, la "Adaptación a la normativa de calles de rodaje en plataforma"; y el "Recrecido de pista" en la Base Aérea de Villanubla.

Las actuaciones más destacables que se encuentran en ejecución son: la "Adecuación general de plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur; la "Reconstrucción plataforma B", la "Reconstrucción plataforma C" y el "Incremento de la capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación" en el Aeropuerto de Palma de Mallorca; las "Actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de las normas técnicas" y la "Instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para la terminal 2, Fase II" en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol; la "Remodelación de la galería comercial y de sala de embarque por adaptación a normativa contra incendios" en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Imagen 38. Campo de vuelos. Tenerife Norte.

Para los próximos meses está prevista la finalización de la "Regeneración pavimento pista 07L-25R"; el "Suministro con instalación de reguladores de intensidad constante" y las "Nuevas cabinas CELT" en el Aeropuerto Barcelona-El Prat; la "Ampliación anillo climatización módulos C y D" en el Aeropuerto de Palma de Mallorca; la "Adecuación plataforma aviación general" en el Aeropuerto de Ibiza y el "Recrecido de pista" en el Aeropuerto de Tenerife Norte.

Asimismo, hay que destacar los inicios recientes, o previstos en los próximos meses, de las siguientes obras: el "Recrecido de pavimento de pista 12-30 en el Aeropuerto de Bilbao; la "Adaptación del edificio T2 a procesos de embarque" y la "Repavimentación de la pista" en el Aeropuerto de Tenerife Sur y la "Adecuación de franjas y calles de rodaje" en el Aeropuerto de Ibiza.

Imagen 39. Plataforma. Aeropuerto de Lanzarote

En el **aeropuerto de Luton**, continúan las inversiones tanto en mantenimiento y renovación de equipamientos, como en el Proyecto Curium. Este proyecto, que tiene como objetivo aumentar la capacidad actual hasta 18 millones de pasajeros en el segundo semestre de 2018, está progresando significativamente en todas sus áreas y se concreta en la construcción de un edificio de aparcamientos, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de las áreas comerciales.

En 2017 se completaron los trabajos de ampliación de accesos y viales, y avanzaron sustancialmente las obras de ampliación del terminal. En concreto, se entregaron 36 nuevos locales comerciales, que servirán para aumentar en 2.500 m² la superficie comercial del aeropuerto. El campo de vuelo también se ha ampliado con la extensión de la calle de rodaje hasta la cabecera 08, lo que ha servido para mejorar

la operación e incrementar la capacidad en hora punta en dos operaciones adicionales por hora.

Imagen 40. Aeropuerto de Luton

Respecto a las inversiones de las asociadas que no consolidan contablemente, cabe destacar que el 8 de marzo de 2017 se inauguró el Nuevo Terminal Internacional del **aeropuerto de Cali**. Esta actuación se enmarca dentro del plan de modernización y ampliación que comenzó en 2015. Se trata de un Terminal Internacional anexo al actual, de 19.600 m², que cuenta con 6 puentes de abordaje y una plataforma internacional de casi 55.000 m².

Durante 2017 se ha obtenido la certificación de aeródromo en seguridad operacional, siendo Cali el primer aeropuerto colombiano en certificarse.

Además, este año se ha presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura colombiana (ANI) el estudio de prefactibilidad de una Asociación Publico Privada (APP) para obtener una nueva concesión en el aeropuerto de Cali y en otros de la región (Armenia, Neiva, Ibagué y Buenaventura). Actualmente se encuentra en fase de estudio de factibilidad.

Por otro lado, en el **aeropuerto de Cartagena** durante 2017, se han llevado a cabo proyectos de mejora en la asignación de medios operacionales (instalación de CUTE) seguridad operacional (RESAS en las cabeceras) y otras actuaciones que han mejorado la capacidad del terminal y la experiencia del pasajero.

Actualmente se mantienen negociaciones con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) para el desarrollo de una iniciativa privada de Acuerdo Público-Privado (APP) cuyo objetivo es un nuevo contrato de concesión una vez finalice la concesión actual en 2020.

Respecto a las inversiones de los **aeropuertos de GAP** destacamos la ampliación de 15.000 m² en el edificio terminal del aeropuerto de Guadalajara, que supone un incremento del 35% del área del terminal y un 40% de las puertas de embarque. Asimismo, la renovación y ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Hermosillo en 2.200 m² con 2 nuevas puertas de embarque con pasarela. En el aeropuerto de Tijuana las obras de ampliación y remodelación del edificio terminal con un incremento de 25.000 m² nuevos y 15.000 m² remodelados. La puesta en servicio se realizará en 2018 y en el aeropuerto de Guanajuato las obras de remodelación y expansión que incrementan en más de un 200% las instalaciones existentes. La puesta en servicio se realizará en 2018.

5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante 2017 y su comparativa con el año 2016:

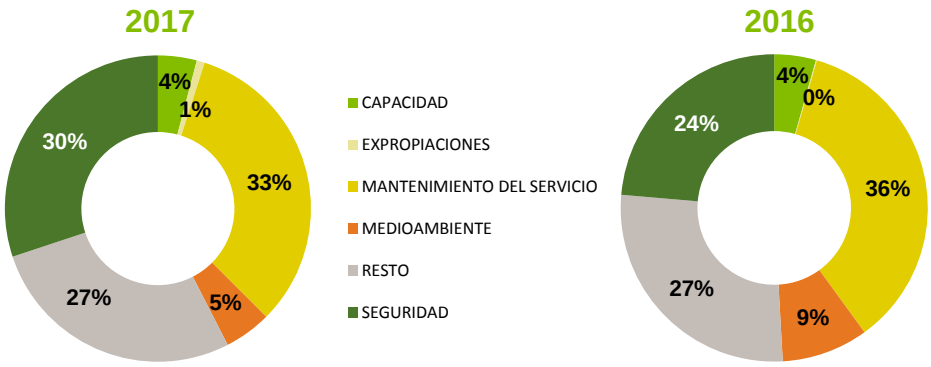


Figura 7. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

- Las inversiones efectuadas en el ámbito de la **seguridad** representan el 30% del total de inversión en la red de aeropuertos españoles (frente al 24% en 2016). En 2017 han aumentado en 34,0 millones de euros (de 57,7 millones de euros de inversión pagada en 2016 hasta 91,8 millones de euros). Destacan: la "Regeneración del Pavimento pista 07L-25R" del Aeropuerto Barcelona-El Prat, el "Refuerzo de firme en pista 03R-21L y rodaduras asociadas" en el aeropuerto de Gran Canaria y la "Regeneración y eliminación de obstáculos de la pista 18L-36R" en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **mantenimiento del servicio** ha disminuido en 2017 respecto al año 2016 en términos porcentuales, del 36% al 33%. Cuantitativamente ha aumentado de 86,7 millones de euros en 2016 a 99,3 millones en 2017, lo que implica un incremento del 14,4%. Como actuación principal destaca el "Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos" por un importe total de 11,6 millones de euros.

- Las inversiones en **capacidad** ascendieron a 12,5 millones de euros en el año 2017, frente a 10,7 millones de euros en el año 2016.

  Cabe señalar los siguientes proyectos de inversión más significativos en este ámbito: la "Adecuación de puertas H6, H7 Y H8", la "Adecuación puertas H1 y H2 pista norte" y el "Incremento de capacidad punta del SATE y nuevas funcionalidades en facturación" en el aeropuerto de Palma de Mallorca, así como la "Remodelación de la Sala 2 para conexiones no Schengen" en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En el ámbito del **medio ambiente** se han invertido 15,2 millones de euros en 2017 (7,1 millones menos que en el año 2016). Este importe se ha concentrado principalmente en las "Actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental. Aislamiento Acústico" en varios aeropuertos y en los "Convenios de medidas compensatorias" en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En cuanto a **expropiaciones**, se han realizado pagos por 2,6 millones de euros, frente a 0,3 millones de euros pagados en 2016, que corresponden principalmente a los terrenos para la "Ampliación de la plataforma Norte-Sur y nuevos accesos zona sur" del aeropuerto de Gran Canaria por importe de 1,0 millones de euros.

- El **resto de inversiones**, por importe de 83,7 millones de euros, un 25,8% más que en el año 2016 (66,6 millones), incluyen las realizadas en sistemas informáticos y las encaminadas a mejorar los ingresos comerciales e inmobiliarios, entre las que destacan la "Demolición del antiguo edificio de catering y la adaptación del parking rent a car" en el aeropuerto de Tenerife Sur.

6. Balance

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.093.595	14.502.621	-409.026	-2,8%
Activo corriente	1.213.837	1.011.153	202.684	20,0%
Total activo	**15.307.432**	**15.513.774**	**-206.342**	**-1,3%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	5.687.864	5.025.749	662.115	13,2%
Pasivo no corriente	8.135.177	8.962.156	-826.979	-9,2%
Pasivo corriente	1.484.391	1.525.869	-41.478	-2,7%
Total patrimonio neto y pasivo	**15.307.432**	**15.513.774**	**-206.342**	**-1,3%**

Tabla 14. Resumen de estado de situación financiero consolidado

En lo relativo al **Activo no corriente**, la disminución de 409,0 millones de euros durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 392,5 millones de euros del inmovilizado no financiero, dado que debido a la limitación en la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos, el importe de las altas de inmovilizado del periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas.

A su vez, el aumento del **Activo corriente** en 202,7 millones de euros se debe principalmente al incremento de 290,4 millones de euros del saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" y a la disminución en 85,8 millones de euros del saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar", explicada por el cobro en 2017 de los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015 por importe de 110,5 millones de euros reconocidos a 31 de diciembre de 2016 en el epígrafe "Activos por impuesto corriente a corto plazo", compensado principalmente por aumento de 21,6 millones de euros del saldo neto del epígrafe de "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" debido a la mayor facturación ligada al incremento de la actividad y a la facturación al cierre de ejercicio, de las rentas mínimas garantizadas anuales devengadas que cada año son mayores.

El **Patrimonio neto** aumenta en 662,1 millones de euros, como consecuencia principalmente de la diferencia entre el resultado del período consolidado (+1.232,0 millones de euros) y los dividendos repartidos en el período incluyendo Luton (-592,1 millones de euros).

El epígrafe "Otras reservas" ha disminuido en 37,2 millones de euros, fundamentalmente por el efecto en las Reservas de cobertura originado por el pago durante el período de 40,5 millones de euros de pasivos por derivados financieros suscritos por el grupo y por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto en la valoración de dichos instrumentos financieros derivados. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales. El valor razonable de los instrumentos financieros derivados existentes a 31 de diciembre de 2017 es de 82,3 millones de euros (136,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 827,0 millones de euros se debe principalmente a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 1.383,0 millones de euros por amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras, de acuerdo al calendario de amortización establecido, así como a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank y, en sentido contrario, por la nueva deuda suscrita (650,0 millones de euros).

La partida de "Instrumentos financieros derivados" disminuye en 51,3 millones de euros por las razones apuntadas en el párrafo relativo al "Patrimonio neto". El saldo del epígrafe de "Provisiones para otros pasivos y gastos" también disminuye en 62,7 millones de euros, debido a las reversiones del período por la evolución favorable de determinados contenciosos expropiatorios, litigios con contratistas de obras y revisiones a la baja de la estimación de responsabilidades.

La reducción de 41,5 millones de euros en el **Pasivo corriente** se debe a la disminución del epígrafe de "Deuda financiera" en 145,5 millones de euros debido a la reducción del

volumen de vencimientos y por la partida de "Provisiones para otros pasivos y gastos" que disminuye en 44,6 millones de euros principalmente por la aplicación de 68,3 millones de euros en concepto de incentivos y bonificaciones, compensado por el aumento del epígrafe "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 149,5 millones de euros, principalmente por el aumento del saldo de proveedores de inmovilizado ligado al mayor volumen de inversión.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y estructura de financiación, pasa de -514,7 millones de euros en 2016 a -270,6 millones de euros al cierre del 31 de diciembre de 2017, por las variaciones en el Activo y Pasivo corriente comentadas en los párrafos precedentes.

6.2. Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2017 en 7.156,0 millones de euros (incluyendo 396,3 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton) frente a los 8.228,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2016.

Por su parte, la deuda financiera neta individual de Aena, a efectos de los "covenants" incluidos en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio de 2014, asciende a 6.920,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 frente a 8.041,0 millones de euros al cierre de 2016. Se produce una mejora sustancial de los ratios asociados debido tanto a la disminución de la deuda financiera neta como a la evolución del EBITDA:

Miles de euros	**2017**	**2016**
Deuda Financiera Bruta covenants	7.638.455	8.523.750
Efectivo y equivalentes al efectivo	718.115	482.758
Deuda Financiera Neta covenants	**6.920.339**	**8.040.992**
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA[(1)]	**2,8x**	**3,6x**

(1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones. Incluye ajuste por actualización anticipo WDF.

Tabla 15. Deuda financiera neta de la Compañía

La diferencia entre la deuda financiera neta contable del Grupo Aena a 31 de diciembre de 2017 (7.156,0 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (6.920,0 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (principalmente de Luton), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, sí incluye el valor razonable (pasivos) de los instrumentos financieros derivados.

Durante 2017 se ha amortizado deuda por importe de 1.497,3 millones de euros, incluyendo 797,2 millones de euros correspondientes a la amortización anticipada de la deuda de Depfa Bank a tipo de interés variable. Esta amortización ha sido financiada parcialmente mediante el efectivo generado en el ejercicio y con 650 millones de euros de nueva deuda bancaria a tipo de interés fijo (0,69% medio anual) con un vencimiento a cinco años.

En este período se han convertido un total de 478,6 millones de euros de régimen de tipo revisable a régimen de tipo fijo a vencimiento, pasando estas operaciones de un tipo medio de 1,14% a un tipo medio de 0,78%.

Como resultado de estas actuaciones, el porcentaje de deuda a tipo fijo alcanza el 88% frente al 71% al cierre de 2016.

Igualmente, es destacable que durante 2017 Aena ha renovado o contratado nuevas pólizas de crédito por importe de 1.000 millones de euros con vigencia de 1 y 2 años y extensión por el mismo plazo. Asimismo, Aena ha firmado con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) un préstamo plazo de 400 millones de euros con vencimiento hasta 20 años destinado a financiar hasta el 50% de las inversiones de seguridad referentes a renovación de equipos de inspección de equipajes previstas en el marco DORA 2017-2021. Todas estas facilidades crediticias se encuentran a la fecha completamente disponibles.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del

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

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

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

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

Para hacer frente a este riesgo, el 25 de mayo 2017 Aena llevó a cabo la novación de los contratos de préstamo de ICO afectados, anulándose la cláusula del cambio de ponderación en aquellas operaciones que la incluían, y el 15 de junio de 2017 amortizó anticipadamente 797,2 millones de euros de deuda con régimen de tipo de interés variable con Depfa Bank, empleando una parte de la caja generada y tomando deuda con diversas entidades por importe de 600 millones de euros, con un vencimiento de 5 años y tipo de interés fijo próximo al 0,69% anual.

Como resultado de estas actuaciones, la deuda de Aena a 31 de diciembre de 2017 afectada por el cambio en la ponderación de riesgo se ha reducido considerablemente hasta un importe de 862,0 millones de euros, no esperándose impactos significativos derivados de esta situación.

En relación con los costes incurridos como consecuencia del cambio de la ponderación de riesgo, se espera que sean regularizados a lo largo del año 2018. Estos costes ascendieron a 11,8 millones de euros, fueron provisionados a 31 de diciembre de 2016 y pagados el 22 de marzo de 2017. En 2017 se ha registrado un ingreso por recuperación parcial de este concepto por importe de 0,9 millones de euros.

Por su parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena. Con fecha 18 de mayo de 2017, la agencia de calificación Fitch Ratings, ha mejorado la calificación a Aena de "BBB+" a "A" revisando la perspectiva de positiva a estable. Esta mejora de Fitch Ratings está basada en la reducción de los niveles de endeudamiento, la mejora del resultado operativo y la menor incertidumbre regulatoria tras la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021. El 18 de julio de 2017 la agencia de calificación Moody's Investors Service mantuvo la calificación otorgada a Aena en 2016 ("Baa1" con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España, si bien, en su informe destaca que ésta calificación está afectada por la del Reino de España, pudiendo ser superior si esta se revisase al alza.

También hay que destacar que el aeropuerto de Luton ha llevado a cabo una refinanciación de su deuda cuyo proceso finalizó en el mes de agosto. El importe de la deuda suscrita asciende a 390 millones de GBP, de los que 230 han sido suscritos por inversores institucionales, lo que supone la mayor colocación privada de un aeropuerto en el Reino Unido.

La nueva estructura de deuda diversifica las fuentes de financiación (el 79,5% a tipo fijo y el 20,5% a tipo variable), amplía los plazos (vida media de más de 10 años) y cubre todo el plan de expansión de Luton adecuándose a los objetivos de ampliación de capacidad del Aeropuerto London Luton y a los de sus accionistas.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A.U. es como sigue:

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

Tabla 16. Periodo medio de pago a proveedores

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la *Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales*, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total

pagos pendientes)/ (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada)/ Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago)/ Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

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

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

Miles de euros	2017
Total pagos realizados	802.499
Total pagos pendientes	79.496

Tabla 17. Saldo referente a proveedores

En el ejercicio 2017 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010.

Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2017	2016	Variación	%Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.014.612	1.834.725	179.887	9,8%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-361.614	-291.638	-69.976	-24,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.364.274	-1.533.082	168.808	11,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	564.616	556.741	7.875	1,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.637	-2.130	3.767	176,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**854.977**	**564.616**	**290.361**	**51,4%**

Tabla 18. Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

En 2017, las necesidades de financiación del Grupo y el pago del dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016 han sido cubiertos con los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (2.014,6 millones de euros) y con la deuda nueva suscrita a largo plazo (991,1 millones de euros, de los cuales 650 millones corresponden a la matriz, y el resto a la refinanciación de Luton), que han permitido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (371,2 millones de euros), la amortización de la deuda según calendario establecido (700,1 millones de euros) y, adicionalmente, amortizar anticipadamente la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros) y la deuda previa de Luton (250,8 millones de euros).

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), se ha incrementado de forma significativa en el periodo (+7,9%), hasta 2.532,1 millones de euros, desde 2.345,7 millones de euros en 2016, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.517,4 millones de euros al cierre de 2017, frente a 2.293,7 millones de euros en 2016.

Como consecuencia de lo anterior, el efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido durante el período hasta 2.014,6 millones de euros, desde 1.834,7 millones de euros en el ejercicio anterior.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 361,6 millones de euros frente a 291,6 millones de euros en el año anterior y recoge principalmente pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria por importe de 371,2 millones de euros.

Estas inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero, se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido (ver apartado “5. Inversiones”).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión también se recogen los cobros de dividendos de las entidades participadas por importe de 17,1 millones de euros.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación corresponden a la nueva deuda suscrita por la matriz por importe de 650 millones de euros, y a la refinanciación de Luton (355 millones de euros dispuestos).

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución del principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad co-acreditada (700,1 millones de euros en cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato), a la amortización anticipada de la deuda con Depfa Bank (797,2 millones de euros) y a la devolución de la deuda previa de Luton (261,1 millones de euros). Adicionalmente, se han pagado dividendos por un total de 592,2 millones de euros, de los cuales 574,6 millones de euros se han pagado a los accionistas de Aena y el resto a los accionistas minoritarios de LLAH III.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera se describen en el apartado 3 de las Cuentas anuales consolidadas 2017 ("Gestión de los riesgos operativos y financieros").

En el ámbito operativo, en dicho apartado se desarrollan, por un lado, los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que Aena realiza su actividad y que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria ("DORA"), así como los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, tanto nacional como internacional, en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos. Por otra parte, se detallan los riesgos de explotación, derivados de diversos factores que pueden afectar la actividad del Grupo por estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los riesgos financieros a los que la operativa del Grupo Aena está expuesta, el contenido del apartado indicado 3 describe diversos riesgos: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez.

Este apartado se completa adicionalmente, con la información al respecto, contenida en el capítulo 3 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017.

9. Principales litigios

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

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

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

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

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

(i) no conlleva ninguna obligación para la Administración ni para AENA (ej. modificación de rutas, reducción de sobrevuelos, etc.); y

(ii) mantiene la capacidad operativa actual del aeropuerto.

Además, los Fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo impiden que puedan adoptarse decisiones judiciales que restrinjan la capacidad operativa del aeropuerto. Esta reducción solo puede ser adoptada por las Administraciones competentes, de acuerdo con las previsiones del Reglamento (UE) 598/2014, de 16 de abril[1] (el “Reglamento 598/2014”).

Tras el pronunciamiento de la citada sentencia, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid debe continuar con la ejecución. Así, este Tribunal ha solicitado información que ha sido comunicada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento:

(i) Que los órganos responsables del cumplimiento de la sentencia son Aena, Enaire y la Dirección General de Aviación Civil como órgano determinado del Ministerio de Fomento.

(ii) Con fecha 31 de julio de 2017 la Abogacía del Estado ha aportado al Tribunal el informe técnico elaborado conjuntamente por Aena, Enaire y la DGAC, en el que se expone el modo en el que se procederá a dar cumplimiento al mandato judicial. Adicionalmente, la Abogacía del Estado ha solicitado la ampliación del plazo de ejecución previsto en el artículo 104.2 LJCA con el fin de ajustarlo a los plazos previstos en el informe.

[1] Reglamento (UE) 598/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

Dicho informe indica que la Sentencia del 3 de abril de 2017 del Tribunal Supremo exige realizar una comprobación del nivel del ruido existente en el exterior y el interior de las viviendas siguiendo la metodología a la que se refiere el Reglamento (UE) 598/2014. En consecuencia las actuaciones que se realizarán serán las siguientes:

(i) Comprobación del nivel de ruido existente en el exterior en los años 2016 y 2004 de modo que se pueda comparar las variaciones producidas.

(ii) Comprobación del nivel de ruido existente en el interior de las viviendas a través de la fórmula definida en la norma técnica UNE EN 12354-3:2001 *Acústica de la edificación. Estimación de las características acústicas de las edificaciones a partir de las características de sus elementos. Parte 3: Aislamiento acústico a ruido aéreo contra ruido exterior.*

El plazo previsto de finalización de esas comprobaciones y presentación de resultados al TSJ es el de finales de noviembre, siempre que sea posible acceder a las viviendas cuyo nivel de ruido se debe comprobar en las fechas a tal efecto estimadas.

Con fecha 4 de septiembre, se recibió Providencia del TSJ de Madrid dictada el día 1 de septiembre, en la que, en respuesta a la solicitud de la Abogacía del Estado, se concede una ampliación de 1 mes del plazo de ejecución respecto al contemplado en el artículo 104.2 LJCA, señalándose que sobre el concreto contenido del informe aportado deberá pronunciarse la ponente del procedimiento.

Dicha ampliación venció el día 4 de octubre, por lo que antes de su finalización la Abogacía del Estado procedió a solicitar una nueva prórroga del plazo informando al TSJ del estado de la ejecución y de las actuaciones ya realizadas. En respuesta a dicha solicitud el TSJ, con fecha 17 de octubre, dictó una nueva providencia por la que volvía a ampliar el plazo de ejecución por el término de 1 mes. Dicha ampliación vencía el 23 de noviembre, momento en el que todavía no se habían completado las actuaciones a realizar en las viviendas de los vecinos por lo que el Abogado del Estado volvió a solicitar una nueva ampliación del plazo. Tras esta solicitud, el TSJ dictó una providencia el día 22 de diciembre de 2017 por la que concede una nueva prórroga de dos meses para completar la ejecución, por lo que el plazo para finalizar las actuaciones concluye el día 22 de febrero de 2018.

Mientras tanto Aena, ENAIRE y el Ministerio de Fomento han ido ejecutando las actuaciones necesarias para realizar la comprobación de los niveles de ruido.

10. Recursos humanos

Los aspectos más relevantes desarrollados durante 2017 en este área se detallan a continuación y se completan con la información contenida en el capítulo 7 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017:

Estructura organizativa

Aena cuenta desde el 23 de mayo de 2017 con una nueva estructura organizativa aprobada por el Consejo de Administración para asegurar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos con el nuevo marco regulatorio e impulsar el crecimiento rentable de las actividades no reguladas. La nueva estructura vertebra dos grandes bloques funcionales, una unidad de Negocio Regulado centrada en la actividad aeronáutica de la red aeroportuaria y una unidad de Negocio No Regulado que engloba las tres líneas de negocio no reguladas: los servicios comerciales, el segmento de servicios inmobiliarios y el segmento internacional.

Plantilla

La plantilla media total a 31 de diciembre de 2017 alcanza los 8.174 empleados (incluyendo 753 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.964 (723 de Luton) a 31 de diciembre de 2016.

Por otro lado, la plantilla media temporal asciende a 983 empleados en diciembre de 2017 (ningún empleado temporal en el aeropuerto de Luton) frente a 829 del año anterior (2 en Luton).

Otros aspectos

A nivel de Aena S.M.E., S.A. cabe destacar los siguientes aspectos:

Estabilidad

Entre los preacuerdos alcanzados el 25 de septiembre de 2017 por la Compañía con las organizaciones sindicales, ratificados con fecha 31 de enero de 2018, se incluye la ampliación de la vigencia del convenio colectivo hasta el 31 de diciembre de 2021, la cual dota a Aena de un marco de estabilidad laboral durante ese periodo.

Procesos de selección

Durante 2017 se han llevado a cabo diversos procesos selectivos:

- Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados/as Universitarios/as

  En el marco de la iniciativa Estrategia Juventud 2020, promovida por el Gobierno de España, para brindar a titulados/as universitarios/as una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo a través de la oferta de contratos en prácticas, en marzo de 2017 se convocó un proceso de selección de 60 contratos en prácticas (dirigido a ocupaciones de ingeniería e informática) con una duración contractual de un año prorrogable a dos. A la convocatoria se presentaron cerca de 900 candidaturas.

  Durante septiembre de 2017 se incorporaron 50 candidatos a estos contratos en prácticas.

- Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios

  En 2017 se convocaron dos procesos de selección externa. El primero en el mes de marzo, para la cobertura de 7 plazas de titulados/as universitarios/as (correspondientes en su mayoría, a las plazas de la tasa de reposición autorizadas en el año 2016). El segundo en noviembre, para la cobertura de 16 plazas. En ambos casos, se aprovechó la convocatoria para la constitución de Bolsas de candidatos/as en reserva, para futuras contrataciones de plazas fijas o temporales (salvo contratos en prácticas).

- Provisión Interna para personal titulado

  Este proceso se ha resuelto con la adjudicación de 15 plazas de titulados en septiembre del mismo año.

- Finalización de la Provisión Interna de 18 de julio 2016 para no Titulados

  A través de este proceso se han adjudicado 124 plazas con cargo a las bolsas externas constituidas tras la convocatoria de octubre de 2015.

- Inicio de Provisión Interna de fecha 18 de diciembre de 2017 para no Titulados

  Este proceso se ha iniciado con la oferta de promoción de 211 nuevas plazas y la constitución de nuevas bolsas.

- Becas

Para dar continuidad al Plan de Emancipación Joven, aproximadamente 80 estudiantes universitarios han recibido becas para hacer prácticas académicas durante el año 2017 y tener la oportunidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, contribuyendo a su formación integral, a través de su inserción en el mundo laboral.

Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

Se han impulsado diversas acciones que pretenden contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación, la mejora de las condiciones de trabajo, el desarrollo de las capacidades profesionales, la diversidad e igualdad, manteniendo a su vez altos niveles de seguridad tanto en la prevención de riesgos laborales como en la operativa.

Transformación Digital

En 2017 se han marcado los principales ejes de la hoja de ruta de la Transformación Digital para abordar la modernización de los sistemas de gestión de Recursos Humanos en los próximos años con el objetivo fundamental de apoyar desde el área de recursos humanos con acciones concretas de formación e información y, al mismo tiempo, continuar con la automatización de procesos y desarrollar aplicativos propios que redunden en una mayor eficiencia en el trabajo y en la modernización del área.

11. Responsabilidad corporativa

Información no financiera exigible según el Real Decreto-ley 18/2017 de 24 de noviembre

En este apartado se incluye información no financiera o relacionada con el responsabilidad social corporativa de carácter consolidado exigible según el Real Decreto-ley 18/2017 de 24 de noviembre, incluye la información necesaria para comprender la evolución, resultados, situación e impacto de la actividades lo que refiere, entre otros, a cuestiones medioambientales, sociales, de personal, respeto a los derechos humanos o de lucha contra la corrupción y soborno.

Modelo de Negocio

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y, a través de su filial Aena Internacional, participa también en la gestión de 16 aeropuertos en distintos países en Europa y América, entre ellos el Aeropuerto de Londres-Luton, del que posee el 51% del capital.

Los aeropuertos de Aena disponen de unas infraestructuras modernas con una amplia capacidad disponible para absorber futuros crecimientos de tráfico. Por número de pasajeros, Aena es el primer operador aeroportuario del mundo con más de 265 millones pasajeros en 2017 (249,2 millones en aeropuertos españoles y 15,8 millones en Luton).

El Consejo de Administración constituye el órgano de supervisión y control de la actividad de la Compañía, con competencia exclusiva sobre materias como gobierno corporativo, responsabilidad social corporativa, política de dividendos, objetivos de gestión y presupuestos anuales, o política de inversiones y de financiación, entre otras funciones.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones es el órgano interno con facultades de evaluación y control del gobierno corporativo de la sociedad, con competencias en

nombramientos de consejeros, política de retribuciones o planes de incentivos, el despliegue de la política de responsabilidad corporativa, entre otras.

La principal herramienta para orientar y guiar las actuaciones entre otros, medioambientales, sociales, de personal, respeto a los derechos humanos o de lucha contra la corrupción y soborno, etc. es la Política Marco de RC, que se complementa con otras políticas y directrices relacionadas con la comunicación responsable, la discapacidad, la protección del medio ambiente, la conducta ética, la prevención de riesgos laborales o la relación con inversores entre otras.

La política de RC y se despliegua a través de la Estrategia de RC, que se articula en torno a 3 pilares:

- protección del medio ambiente,
- contribución social
- transparencia.

El Plan de Acción RC se ponen en marcha las herramientas para vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito, y contribuir a cumplir el interés social, como parte fundamental de la estrategia de excelencia y de mejora de la competitividad de la empresa.

Cuestiones ambientales

Para Aena es clave compatibilizar la gestión de sus aeropuertos con el respeto al

entorno donde se asientan. Para ello, la compañía aplica un modelo de actuación basado en su Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, con el que pretende garantizar una convivencia sostenible, tanto con las comunidades locales como con el medio natural.

Con el objetivo de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a las preocupaciones de los grupos de interés (el ruido supuso el más del 94% del total de las reclamaciones ambientales en España y Luton recibió más de 15.000), Aena dedica gran parte de sus esfuerzos a la mejora continua de los programas de medición, control y minimización del impacto acústico en el entorno aeroportuario.

Con el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética coordina todos los programas y actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética integradas en la red de aeropuertos. Tiene el objetivo de optimizar el consumo de energía, así como el uso de energías renovables, de manera coordinada y global para todos sus aeropuertos. Gran parte de las actuaciones quedan recogidas en el Plan de RC de Aena dentro del programa de actuaciones ambientales.

Cuestiones sociales

La contribución social es uno de los ejes estratégicos del Plan de Acción de RC de Aena, y tiene como objetivos.

- Coherencia entre la actividad de la compañía y los intereses de la comunidad
- Creación de valor compartido
- Relación con el entorno
- Adaptabilidad a las necesidades.
- Diálogo permanente y transparencia
- Aportación al bienestar de la comunidad.

En esta línea, Aena alinea su modelo de negocio con la Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, contribuyendo con la consecución de los ODS a través de iniciativas concretas recogidas en su Plan de Acción de RC.

Destaca además la adhesión de Aena al Pacto Mundial en 2017 apoyando sus 10 Principios.

Personal

Durante 2017 se han impulsado acciones para contribuir a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos, incrementando la motivación, el compromiso e implicación y el desarrollo de las capacidades profesionales.

Derechos humanos

Los derechos humanos internacionalmente reconocidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en los Convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, quedan recogidos en el Plan de Acción RC, en el Código de Conducta de la compañía, el Convenio Colectivo y el Reglamento Interno de Contratación.

Para garantizar su cumplimiento, Aena tiene implementado un Sistema de Cumplimiento Normativo General que incluye su Código de conducta, la Política de Cumplimiento Normativo, la constitución del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la creación del Canal de denuncias, habiéndose procedido a realizar la necesaria formación sobre el sistema a toda la compañía.

Destacar que en junio de 2017 Aena refuerza su compromiso sumándose a las más de 13.000 empresas firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas, asumiendo el compromiso de defender sus 10 principios referentes a Derechos Humanos, Derechos Laborales, Medio Ambiente y lucha contra la corrupción.

Convencida de la importancia que el sector privado tiene en la consecución de los objetivos de la Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, Aena contribuye a través de múltiples actuaciones que subrayan el papel de la compañía en ámbitos sociales clave como:

- la disminución de las desigualdades y el desarrollo en armonía con el territorio, la inclusión social y la accesibilidad universal, promoviendo el intercambio de valores culturales, y potenciando la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social,
- la igualdad de oportunidades y la no discriminación fomentando la diversidad en la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal,
- la salud y protección de usuarios y empleados, ofreciendo servicios con altos estándares de seguridad y proporcionando un entorno laboral seguro y saludable, la toma de conciencia y movilización ante los grandes dilemas sociales estableciendo alianzas, poniendo en marcha iniciativas de acción social y herramientas de sensibilización.

Cadena de suministro

Aena vela por el cumplimiento regulatorio de todos sus proveedores e incluye en sus normas de contratación elementos que fomentan un mejor comportamiento ambiental y social de su cadena de suministro.

Entre dichos elementos destacan:

- Directrices y medidas de obligado cumplimiento en materia de protección ambiental.
- Exigencia de respeto a los derechos humanos y laborales.
- Promoción de la diversidad.
- Datos de seguridad e higiene.
- Exigencias e incentivos para el fomento de la I+D+i.
- Medidas de evaluación y control en materia ambiental y social.

Corrupción y soborno

La integridad y la honestidad son convicciones incuestionables para Aena y todas las personas sujetas al código de conducta deben ser dignas de confianza en todas las actuaciones laborales y negociaciones que lleven a cabo, asegurándose en todo momento de no verse influenciadas por motivaciones, consideraciones o intereses –personales o de terceros- susceptibles de provocar un eventual conflicto de interés o un comportamiento ilegal o inapropiado.

Las funciones de vigilancia y supervisión de los principios recogidos en el código de conducta recaen en el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, dependiente del Consejo de Administración. A efectos de prevenir o detectar cualquier conducta irregular, desde la intranet de Aena cualquier persona de la organización dispone de un canal de denuncias para realizar consultas o informar de posibles riesgos o incumplimientos.

Durante 2017, se han recibido 25 denuncias, de las que 21 se referían a asuntos de índole laboral. En relación con las denuncias tramitadas a 31 de diciembre de 2017, en ninguno de los casos se han tomado medidas sancionadoras.

Se han recibido en 2017, a nivel consolidado, un total de 7 denuncias por acoso, de las cuales:

• 4 han sido archivadas, tras analizar los datos con objetividad tal y como está previsto en el procedimiento de acoso.
• 3 han sido tramitadas, tras la fase de indagación y valoración inicial. Al no existir indicios suficientes de acoso, se archivaron las denuncias.

Igualdad y diversidad

Aena reconoce y defiende la identidad, singularidad y dignidad de todas las personas de la organización, extendiendo su compromiso a la cadena de suministro y a los servicios ofrecidos en sus aeropuertos.

Respecto a las personas de la organización, el Convenio Colectivo aplicable a España garantiza la equidad en el acceso a puestos de trabajo, promoción profesional, formación y retribución entre hombres y mujeres. Cuenta además con un Plan de Igualdad cuya ejecución es vigilada por una Comisión Paritaria formada a partes iguales por Aena y los sindicatos mayoritarios. Dicho plan presta especial atención a la prevención del acoso sexual disponiendo de un protocolo específico para gestionar denuncias.

Destacar que el 35,28% de la plantilla son mujeres. Asimismo, el porcentaje de mujeres en el Consejo de Administración es del 26,67%, cifra superior a la media de las sociedades cotizadas españolas, y en la senda de cumplir con su compromiso de alcanzar una ratio de, al menos, el 30 % en 2020.

En cuanto a la gestión de proveedores Aena incluye en sus normas de contratación elementos que fomentan un mejor comportamiento ambiental y social de su cadena de suministro, entre ellos la promoción de la diversidad. Aena también favorece la inclusión de discapacitados realizando contrataciones con servicios especiales de empleo por importe de 552.558 €.

Los esfuerzos de Aena en garantizar la igualdad también se dirigen a personas con movilidad reducida (PMR) a través de inversiones en el acondicionamiento de los aeropuertos de la red española y la oferta de un servicio de atención específica que, en 2017, bajo el nombre “Aena sin barreras” ha atendido 1.520.140 servicios de asistencia PMR en España (11.158 en Londres-Luton).

Riesgos relacionados con estas cuestiones y principales medidas adoptadas

Principales factores de riesgo	Eventos de riesgo (oportunidades)	Ejemplos de mecanismos de control	Cuestiones que aborda (relacionadas con aspectos no financieros)
Riesgo estratégico	• Marco regulatorio • Modelo de gobierno, derechos humanos y laborales. • Infraestructuras eficientes	• Política de Gobierno Corporativo. • Plan de contingencia de los concesionarios. • Plan de desarrollo comercial. • Actuaciones del plan de marketing aeroportuario. • Procedimiento de planificación y control de inversiones. • Planes Directores. • Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena	Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Derechos Humanos Corrupción y soborno Igualdad y diversidad
Riesgo de cumplimiento	• Normativa laboral • Normativa ambiental • Marcos contractuales • Fiscalidad • Litigios y reclamaciones • Fraude • Otros	• Código de conducta • Modelo de prevención de delitos. • Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales. • Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. • Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14.001. • Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno: elaboración de mapas estratégicos de ruido, sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo, planes de aislamiento acústico • Normas y sistemas de control de la contratación. • Política de Cumplimiento normativo	Cuestiones ambientales Personas Derechos Humanos Cadena de suministro Corrupción y soborno Igualdad y diversidad

Riesgo operacional	• Procesos de contratación • Conflictos ambientales • Relaciones laborales	• Sistemas de control de la contratación. • Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno para asegurar la correcta gestión de planes y programas ambientales. • Sistemas de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales	Cuestiones ambientales Cuestiones sociales Personas Cadena de suministro
Riesgo reputacional	• Comunicación y reputación	• Plan de acción RC, Marco de relaciones con los grupos de interés y política de comunicación • Estrategia Fiscal de Aena S.M.E, S.A.	Transparencia y relaciones con los grupos de interés Corrupción y soborno

Principales indicadores clave de los resultados no financieros (2017)

Actuaciones	Resultados
- Gestión del impacto acústico: planes de aislamiento, sistemas de monitorado y mapas de ruido. - Actuaciones de mejora acústica dirigidas a zonas o colectivos especialmente sensibles (ámbito sanitario, docente, infancia, etc.). - Eficiencia energética y protección del medio ambiente mediante propuestas innovadoras (planes concretos de actuación en aeropuertos, reducción de emisiones, instalación de plantas fotovoltaicas…) - Incremento de los niveles de acreditación de Airport Carbon Accreditation y fijación de objetivo “neutralidad en carbono” en los aeropuertos Adolfo Suárez-Madrid Barajas y Barcelona-El Prat. - Alineación con las políticas y compromisos RC a nivel internacional. - Convenios con entidades sociales, patrocinios y mecenazgos relacionadas con la diversidad, discapacidad, accesibilidad, medio ambiente, cultura, etc. - Cesiones de espacios, visitas guiadas, etc. - Convenios y acuerdos colaborativos con entidades e instituciones relevantes del ámbito empresarial. - Servicios relacionados con la accesibilidad, PMR, mejora de la salud, servicios de información y/o zonas infantiles. - Compromiso por la igualdad y la diversidad, mediante iniciativas de inclusión social en la oferta de servicios, la contratación de los mismos o la incorporación laboral. - Beneficios a los empleados (servicios al empleado, formación y talento, empleo joven), programas de conciliación y actuaciones de comunicación interna. - Fomento del voluntariado corporativo y programas que promuevan hábitos de vida saludable. - Análisis de percepción. - Impulso del valor de la transparencia, a nivel externo e interno.	✓ 316,9 Mill. € asignados para actuaciones de aislamiento acústico (2000-2017). ✓ 23.145 viviendas y usos sensibles aislados acústicamente desde el año 2000. (49 coprrespondientes a Londres-Luton en 2017) ✓ Renovación de la certificación ISO 9001 e ISO 14001 adaptando el sistema a los nuevos requisitos de estas normas de ámbito internacional. ✓ Reducción en un 4,8% del consumo energético/ATU respecto a 2016. ✓ Reducción en un 5,4% de los kg CO2/ATU (*) **ATU es un parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto, teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales.* *ATU = Pasajeros + (100 * Operaciones) + (10 * Toneladas de carga)* ✓ Adhesión a Pacto Mundial de Naciones Unidades ✓ Contribuición directa a 8 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través de las medidas incluidas en el Plan de Acción RC ✓ 334 convenios de colaboración vigentes (13 en 2017). ✓ 240 profesionales participan en el programa de cooperación ✓ internacional. ✓ Refuerzo e impulso interno y externo del programa “Espacios solidarios”. ✓ 1.531.298 servicios de asistencia PMR ✓ 552.558 €.contrataciones con servicios especiales de empleo ✓ 336.415 horas de formación. ✓ 2.51 Mill.€ destinados a formación). ✓ 1,4 Mill.€ destinados a ayudas sociales ✓ Programa de voluntariado corporativo. ✓ Nuevo Programa de Atención al Empleado (PAE). ✓ Mejora en las posiciones de rankings Merco. ✓ Inclusión en algunos índices de sostenibilidad (FTSE4Good; ✓ Standard Ethics). ✓ Actualización del portal de RC en la Web. ✓ Difusión de la Estrategia y Plan de RC en medios de comunicación.

12. Contratación

En el ámbito de la contratación, como complemento a la información contenida en el capítulo 4 de la información no financiera del Informe de Responsabilidad Corporativa 2017 (apartado “Cash flow social”) sobre los volúmenes de contratación adjudicados por Aena en 2017, es destacable señalar la transformación digital que la Compañía está llevando en los procesos de contratación.

El programa de *Definición e Implantación de la Contratación Electrónica en Aena* tiene carácter plurianual y se compone de más de 10 proyectos distintos, relacionados entre sí. Durante el año 2017, se han llevado a cabo las fases de análisis del alcance y la especificación de los requisitos funcionales, técnicos y de seguridad, de prácticamente todos los proyectos. Entre ellos, los siguientes proyectos o sistemas electrónicos: registro, notificaciones, comunicaciones, licitación, facturas electrónicas y el sistema de digitalización certificada de documentos. Estas medidas permitirán la automatización y mejora de los procesos de contratación, así como la disminución de los plazos y trámites administrativos.

Asimismo, Aena ha llevado a cabo los desarrollos necesarios para incorporar su perfil de contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP). Este proyecto se ha diseñado en 4 fases y a mes de diciembre de 2017, Aena está publicando en la plataforma, los anuncios de las convocatorias de licitación de sus expedientes, así como sus resultados: adjudicaciones y contratos.

Por otra parte, dentro del ámbito de la contratación electrónica y en cuanto al sistema de subastas electrónicas, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aún vigente, se han ejecutado un total de 474 subastas electrónicas (368 centralizadas y 106 descentralizadas) en los procesos de contratación, desde su implantación en el mes de marzo de 2015.

Adicionalmente, es importante destacar que durante el año 2017, se ha extendido el uso del sistema de suscripción de operadores económicos en el Portal de Contratación de la Web Pública de Aena. Este sistema permite mejorar la publicidad de las licitaciones de las contrataciones de Aena y fomentar la concurrencia en los procesos de contratación, mediante la catalogación del objeto del contrato de acuerdo al Vocabulario Común de Contratos Públicos (CPV). Este año se ha ampliado este sistema, a los contratos menores.

Por lo que respecta a la contratación comercial, se ha realizado la adjudicación de la restauración del aeropuerto de Gran Canaria aplicándose el sistema de subastas electrónicas. La licitación de la restauración del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol, igual que en Gran Canaria y Barcelona-El Prat, se ha publicado incluyendo las subastas electrónicas en el proceso de adjudicación.

13. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de la acción de Aena durante 2017 ha sido muy positiva, con una revalorización del 30,4%, hasta 169,0 euros por acción, frente a la evolución del IBEX35 que aumentó un 7,4%. Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 183,70 euros y un mínimo de 129,70 euros.

Figura 8. Evolución bursátil de la compañía

Los principales datos de la evolución de la cotización de Aena, se resumen en la siguiente tabla:

29/12/2017	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	80.925.971
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	317.357
Capitalización €	25.350.000.000
Precio de cierre €	169,00
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	110,1%

Tabla 20. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2017 Aena no dispone de acciones propias por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

14. Otros hechos

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2017 y hasta la fecha de publicación del presente informe, se han producido los siguientes hechos que se consideran de relevancia:

- Con fecha 8 de enero de 2018, el Consejo de Administración de Aena recibió comunicación del consejero D. José María Araúzo González en la que informaba de su dimisión como miembro del Consejo de Administración y de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Aena, como consecuencia de su jubilación producida el 28 de diciembre de 2017.

- Con fecha 25 de enero de 2018, el Consejo de Administración de Aena acordó, con la finalidad de cubrir la vacante producida en el seno del Consejo de Administración de la Sociedad, como consecuencia de la dimisión presentada el pasado 8 de enero por el consejero dominical D. José Maria Araúzo González, nombrar por el procedimiento de cooptación, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, como consejero de la Sociedad, por el plazo establecido en los Estatutos Sociales, a reserva de su aprobación o ratificación por la primera reunión de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, a D. Angel Luis Arias Serrano, con la calificación de consejero dominical.

  Asimismo, ante la vacante producida en el seno de la Comisión de Nombramiento y Retribuciones de la Sociedad por la dimisión de D. José Maria Araúzo González, nombrar a D. Angel Luis Arias Serrano como nuevo miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Sociedad.

- Con fecha 25 de enero de 2018, Aena ha constituido la sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años.

  De esta forma, Aena cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares del contrato que fue adjudicado a Aena por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el 20 de diciembre de 2017.

  La nueva sociedad, que reviste la forma de sociedad anónima, se denomina “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia” y tendrá a Aena, S.M.E., S.A. como accionista único.

  La sociedad concesionaria ha formalizado el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2018 siendo designada como gestor aeroportuario del AIRM.

  Una vez que el Aeropuerto Internacional Región de Murcia entre en explotación, Aena S.M.E., S.A tiene previsto, previo cumplimiento de todos los trámites legales y administrativos necesarios para ello, interrumpir las operaciones de tráfico aéreo civil en el aeropuerto de Murcia San Javier, procediendo dicho aeropuerto a operar solamente vuelos militares. El cierre definitivo de las operaciones aéreas civiles en la citada Base Aérea se deberá llevar a cabo por Orden Ministerial conjunta de Fomento y Defensa.

  En ese momento se generaría una disminución del valor del inmovilizado de Aena afecto a las operaciones civiles de dicho aeropuerto, cifrada en unos 35 millones de euros, si bien de acuerdo a la oferta presentada por Aena S.M.E., S.A., se vería compensada en una cantidad aproximadamente igual por la nueva Sociedad Concesionaria.

- El tráfico de pasajeros total de Aena ha crecido en enero de 2018 un 8,4%, hasta 16,5 millones de pasajeros. En los aeropuertos de la red en España ha aumentado un 8,7% hasta 15,5 millones de pasajeros y en el aeropuerto de Luton un 3,6%, superando 1 millón de pasajeros.

ANEXOS:

I. Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017
II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2017
III. Informe de Gobierno Corporativo

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.205.946	13.563.922
Activos intangibles	491.173	525.647
Inversiones Inmobiliarias	135.108	135.690
Inversiones en asociadas	63.955	71.741
Otras cuentas a cobrar	2.831	2.599
Activos por impuestos diferidos	122.369	143.971
Activos financieros disponibles para la venta	347	354
Otros activos financieros	71.506	58.697
Instrumentos financieros derivados	360	-
	14.093.595	**14.502.621**
Activos corrientes		
Existencias	7.051	8.958
Clientes y otras cuentas a cobrar	351.809	437.579
Efectivo y equivalentes al efectivo	854.977	564.616
	1.213.837	**1.011.153**
Total activos	**15.307.432**	**15.513.774**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.180.024	2.521.852
Diferencias de conversión acumuladas	-22.523	-16.261
Otras reservas	-75.931	-113.110
Participaciones no dominantes	5.426	32.400
	5.687.864	**5.025.749**
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.276.016	7.912.184
Instrumentos financieros derivados	45.645	96.895
Pasivos por impuestos diferidos	80.153	89.990
Prestaciones a los empleados	59.126	53.065
Provisiones para otros pasivos y gastos	70.901	133.639
Subvenciones	511.927	544.382
Otros pasivos a largo plazo	91.409	132.001
	8.135.177	**8.962.156**
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	588.419	439.045
Deuda financiera	734.943	880.439
Instrumentos financieros derivados	37.010	39.651
Subvenciones	40.152	38.266
Provisiones para otros pasivos y gastos	83.867	128.468
	1.484.391	**1.525.869**
Total pasivos	**9.619.568**	**10.488.025**
Total patrimonio neto y pasivos	**15.307.432**	**15.513.774**

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

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

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

(*) Cifras reexpresadas (vease Nota 2.3 a las Cuentas anuales consolidadas)

ANEXO I: Estados financieros consolidados correspondientes ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Resultado antes de impuestos	**1.596.707**	**1.516.119**
Ajustes por:	**935.380**	**829.591**
Depreciación y amortización	800.035	825.805
Correcciones valorativas por deterioro	-6.072	7.845
Variación de provisiones	50.222	78.349
Imputación de subvenciones	-42.504	-41.590
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	10.915	6.402
(Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	7	4.469
Ingresos financieros	-6.891	-208.484
Gastos financieros	101.604	117.552
Diferencias de cambio	4.340	9.807
Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	40.530	44.472
Otros Ingresos y gastos	2.121	1.085
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-18.927	-16.121
Variaciones en capital circulante:	**-122.326**	**-55.319**
Existencias	552	-951
Deudores y otras cuentas a cobrar	-4.587	26.155
Otros activos corrientes	-117	-42
Acreedores y otras cuentas a pagar	-73.779	-42.359
Otros pasivos corrientes	-43.007	-36.909
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.388	-1.213
Otro efectivo generado por las operaciones	**-395.149**	**-455.666**
Intereses pagados	-134.661	-146.825
Cobros de intereses	4.311	1.533
Impuestos pagados	-263.490	-309.019
Otros cobros (pagos)	-1.309	-1.355
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**2.014.612**	**1.834.725**
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-339.189	-287.919
Adquisiciones de activos intangibles	-31.220	-16.120
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-831	-1.346
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-12.933	-3.901
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.376	2.027
Cobros por desinversiones inmovilizado material	-	1
Cobros otros activos financieros	124	11
Dividendos recibidos	17.059	15.609
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**-361.614**	**-291.638**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	9.340	10.665
Ingresos de financiación de entidades de crédito	991.053	31.739
Otros cobros	22.794	19.392
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-278.285	-333
Devoluciones de financiación del Grupo	-1.497.288	-1.172.339
Dividendos pagados	-592.232	-409.716
Otros pagos	-19.656	-12.490
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación	**-1.364.274**	**-1.533.082**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**1.637**	**-2.130**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	290.361	7.875
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**564.616**	**556.741**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**854.977**	**564.616**

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2017

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
247552	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
247614	27/01/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021
248151	15/02/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2016.
248341	21/02/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2016
248343	21/02/2017	Información adicional sobre cuentas anuales auditadas	Presentación de resultados e informe de gestión consolidado del ejercicio 2016
248344	21/02/2017	Información sobre dividendos	Propuesta de distribución de dividendo con cargo al resultado del ejercicio 2016
248345	21/02/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	Nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA 2017-2021
248354	22/02/2017	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2016
248356	22/02/2017	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del ejercicio 2016
249848	21/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
249849	21/03/2017	Composición del consejo de administración	La compañía comunica cambios en el Consejo de Administración
249896	23/03/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
250765	18/04/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2017
251084	25/04/2017	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas
251087	25/04/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en el Consejo de Administración aprobados por la Junta General de Accionistas
251094	25/04/2017	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
251120	26/04/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2017
252198	18/05/2017	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings la agencia de calificación crediticia a AENA de “BBB+” a “A” revisando la perspectiva de positiva a estable
252377	23/05/2017	Otros sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena, con el informe favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha aprobado la nueva estructura organizativa de Aena
254683	18/07/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2017
254700	19/07/2017	Suspensiones y levantamientos de negociación	La CNMV ha decidido suspender la negociación de AENA, S.A
254706	19/07/2017	Otros sobre operaciones corporativas	Aena comunica la decisión de su accionista mayoritario de rechazar la potencial oferta pública de adquisión de Abertis
254707	19/07/2017	Suspensiones y levantamientos de negociación	La CNMV ha decidido levantar con efectos de las 11:00 h. del día de la fecha la negociación de AENA, S.A.
255044	26/07/2017	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2017
255047	26/07/2017	Información sobre resultados	Presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2017
256736	26/09/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y de la Comisión Ejecutiva
257333	13/10/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración, de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y de la Comisión Ejecutiva
257483	17/10/2017	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.M.E, S.A. procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2017
257725	24/10/2017	Información financiera intermedia	La Sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2017
259731	19/12/2017	Composición del consejo de administración	La Sociedad comununica el cese y nombramiento de Secretario del Consejo de Administración y nombramiento de Vicesecretaria del Consejo

ANEXO III: Informe de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2017, forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).