

AENA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de revisión limitada sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016



INFORME DE REVISIÓN LIMITADA DE ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

A los accionistas de Aena, S.A. por encargo de la Dirección:

Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de Aena, S.A. (en adelante la sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio de 2016, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

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

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la Nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena, S.A. y sociedades dependientes.

Otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección de Aena, S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Alejandro García López

26 de julio de 2016



PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2016 Nº 01/16/15658
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

.....
Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional
.....

AENA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2016

Índice

	Página
Estados financieros	3
Notas a los estados intermedios financieros resumidos consolidados	9
1 Información general.....	9
2 Bases de presentación.....	12
2.1 Políticas contables.....	13
2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	15
2.3 Cambios en políticas contables y estimaciones	15
2.4 Comparación de la información.....	15
2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo.....	15
3 Gestión de los riesgos operativos y financieros.....	16
3.1 Descripción principales riesgos operativos.....	16
3.2 Descripción principales riesgos financieros.....	18
3.3 Gestión del capital.....	21
3.4 Estimación del valor razonable.....	21
4 Estimaciones y juicios contables.....	23
4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes.....	23
4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad.....	24
5 Información financiera por segmentos.....	25
6 Inmovilizado material.....	30
7 Activos intangibles.....	35
8 Inversiones inmobiliarias.....	39
9 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.....	42
10 Instrumentos financieros	43
11 Clientes y otras cuentas a cobrar.....	47
12 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	48
13 Capital social, prima de emisión, reserva legal y reserva de capitalización.....	49
14 Proveedores y otras cuentas a pagar.....	50
15 Deuda financiera.....	51
16 Impuestos diferidos.....	55
17 Provisiones y contingencias.....	58
18 Subvenciones.....	68
19 Otros gastos de explotación.....	68
20 Ingresos y gastos financieros.....	69
21 Impuesto sobre las ganancias.....	70
22 Ganancias por acción.....	72
23 Transacciones con partes vinculadas	73
24 Otra información.....	74
25 Hechos posteriores a la fecha de balance	76
 Informe de gestión intermedio consolidado	

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015

	Nota	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	13.823.152	14.869.922
Activos intangibles	7	554.838	634.764
Inversiones Inmobiliarias	8	137.009	165.266
Inversiones en asociadas	9	75.491	77.379
Otras cuentas a cobrar	11	2.421	-
Activos por impuestos diferidos	16	158.866	127.876
Activos financieros disponibles para la venta	10	1.680	4.823
Otros activos financieros	10	57.230	54.241
Instrumentos financieros derivados	10	-	1.280
		14.810.687	15.935.551
Activos corrientes			
Existencias		7.420	8.545
Clientes y otras cuentas a cobrar	11	446.903	522.543
Efectivo y equivalentes al efectivo	12	1.025.933	556.741
		1.480.256	1.087.829
Total activos		16.290.943	17.023.380
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	13	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	13	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		1.849.989	1.763.434
Diferencias de conversión acumuladas		(12.543)	(3.852)
Otras reservas		(150.383)	(56.568)
Intereses minoritarios		34.721	56.399
		4.322.652	4.360.281
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	15	8.314.763	8.760.484
Instrumentos financieros derivados	10.b	151.812	31.547
Pasivos por impuestos diferidos	16	105.667	118.761
Prestaciones a los empleados	17.a	41.881	31.138
Provisiones para otros pasivos y gastos	17.b	153.360	1.145.737
Subvenciones	18	557.140	566.430
Otros pasivos a largo plazo	14	152.251	166.108
		9.476.874	10.820.205
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	14	1.112.366	439.688
Deuda financiera	15	1.197.431	1.197.935
Instrumentos financieros derivados	10.b	43.104	42.356
Subvenciones	18	43.820	43.820
Provisiones para otros pasivos y gastos	17.b	94.696	119.095
		2.491.417	1.842.894
Total pasivos		11.968.291	12.663.099
Total patrimonio neto y pasivos		16.290.943	17.023.380

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

	Nota	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	1.702.386	1.567.258
Otros ingresos de explotación		3.133	4.937
Trabajos realizados por la empresa para su activo		2.304	2.187
Aprovisionamientos		(91.003)	(90.126)
Gastos de personal		(197.943)	(192.292)
Otros gastos de explotación	19	(509.813)	(487.773)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(410.746)	(424.845)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	18	20.092	19.969
Excesos de provisiones		4.573	3.370
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(2.079)	(1.503)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		58	400
Resultado de explotación		520.962	401.582
Ingresos financieros		207.500	1.717
Gastos financieros		(56.369)	(117.168)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		(33.228)	3.903
Ingresos (Gastos) financieros – netos	20	117.903	(111.548)
Participación en el resultado de asociadas	9	7.616	5.507
Resultado antes de impuestos		646.481	295.541
Impuesto sobre las ganancias	21	(157.297)	(26.042)
Resultado del período consolidado		489.184	269.499
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios		(3.116)	(6.064)
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante		492.300	275.563
Resultados por acción (Euros por acción)	22		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio		3,28	1,84
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio		3,28	1,84

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global intermedio resumido consolidado por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

	Nota	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Resultado del ejercicio		489.184	269.499
Elementos que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
- Cobertura de flujos de efectivo	21	(92.579)	(19.459)
- Diferencias de conversión de moneda extranjera		(13.647)	15.440
- Ganancias y pérdidas actuariales	21	(11.492)	(3.885)
		(117.718)	(7.904)
Otro resultado global del período, neto de impuestos		(117.718)	(7.904)
Resultado global consolidado del período		371.466	261.595
Resultado global del período atribuible a los accionistas de la dominante		389.794	262.533
Intereses minoritarios		(18.328)	(938)

Las partidas que se muestran en este estado del resultado global se presentan netas del impuesto.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado por el período de seis meses terminado el 30 de junio 2016 y 30 de junio de 2015

Atribuibles a propietarios de la dominante

	Capital social (Nota 13)	Prima de emisión (Nota 13)	Ganancias acumuladas	Reservas de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de conversión acumuladas	Total	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2015	1.500.000	1.100.868	930.230	(7.053)	(2.684)	(5.120)	3.516.241	62.063	3.578.304
Resultado del período	-	-	275.563	-	-	-	275.563	(6.064)	269.499
Otro resultado global del período	-	-	-	(20.194)	(1.982)	9.146	(13.030)	5.126	(7.904)
Resultado global total del período	-	-	275.563	(20.194)	(1.982)	9.146	262.533	(938)	261.595
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(3.771)	(3.771)
Otros movimientos	-	-	(19)	-	-	-	(19)	-	(19)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(19)	-	-	-	(19)	(3.771)	(3.790)
Saldo a 30 de junio de 2015	1.500.000	1.100.868	1.205.774	(27.247)	(4.666)	4.026	3.778.755	57.354	3.836.109
Saldo a 1 de enero de 2016	1.500.000	1.100.868	1.763.434	(57.082)	514	(3.852)	4.303.882	56.399	4.360.281
Resultado del período	-	-	492.300	-	-	-	492.300	(3.116)	489.184
Otro resultado global del período	-	-	-	(87.954)	(5.861)	(8.691)	(102.506)	(15.212)	(117.718)
Resultado global total del período	-	-	492.300	(87.954)	(5.861)	(8.691)	389.794	(18.328)	371.466
Distribución de dividendos (Nota 13 y 23.c)	-	-	(406.500)	-	-	-	(406.500)	(3.350)	(409.850)
Otros movimientos	-	-	755	-	-	-	755	-	755
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(405.745)	-	-	-	(405.745)	(3.350)	(409.095)
Saldo a 30 de junio de 2016	1.500.000	1.100.868	1.849.989	(145.036)	(5.347)	(12.543)	4.287.931	34.721	4.322.652

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

	Nota	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Resultado antes de impuestos		646.481	295.541
Ajustes por:		306.128	550.102
- Depreciación y amortización	6,7,8	410.746	424.845
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6	2.079	1.503
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	20	3.143	(97)
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	20	22.124	2.545
- Imputación de subvenciones	18	(20.092)	(19.969)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	11, 19	5.457	155
- Variación de provisiones		33.920	16.062
- Ingresos financieros	20	(207.500)	(1.717)
- Gastos financieros	20	56.369	117.168
- Diferencias de cambio		7.961	(6.351)
- Otros Ingresos y gastos		(463)	21.465
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(7.616)	(5.507)
Variaciones en capital circulante:		69.634	(14.991)
- Existencias		239	361
- Deudores y otras cuentas a cobrar		28.550	(73.778)
- Otros activos corrientes		(33)	(8)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		59.411	84.111
- Otros pasivos corrientes		(17.940)	(18.189)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(593)	(7.488)
Otro efectivo generado por las operaciones		(22.386)	(44.362)
Intereses pagados		(69.018)	(104.784)
Cobros de intereses		992	810
Impuestos cobrados (pagados)		45.213	60.007
Otros cobros (pagos)		427	(395)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		999.857	786.290

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado por el período de seis meses terminado al 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

	Nota	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(115.368)	(71.838)
Adquisiciones de activos intangibles		(7.406)	(8.792)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(628)	(69)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(2.434)	(8.251)
Cobros de préstamos a Empresas del grupo y asociadas		2.029	696
Cobros de otros activos financieros		11	-
Dividendos recibidos		7.149	3.476
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(116.647)	(84.778)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		6.112	-
Ingresos de financiación de entidades de crédito		22.254	10.065
Otros cobros		11.873	1.766
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(167)	(436)
Devoluciones de financiación del Grupo		(442.982)	(434.663)
Dividendos pagados	23.c	(3.350)	(3.771)
Otros pagos		(4.626)	(25.462)
Efectivo neto utilizado en actividades de financiación		(410.886)	(452.501)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio			
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		469.192	251.113
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	12	556.741	290.305
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	12	1.025.933	541.418

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a los estados financieros resumidos consolidados por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

1 Información general

Aena, S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2016 estaba integrado por 6 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena, S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

En virtud del artículo 18 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”). Adicionalmente, en la citada ley se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

Anteriormente a la constitución de la Sociedad, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes (excepto las correspondientes al grupo LLAH III, adquiridas en 2014) y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de Aena estaban integradas en la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, su accionista único y entidad controlante en ese momento. La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

tránsito aéreo de aeródromo.

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

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

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

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

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

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

Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el período que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en base a la cual se ha determinado la ampliación de capital necesaria en la Sociedad y el valor de los activos y pasivos realmente aportados se ajustaría, en su misma cuantía, como mayor o menor saldo del crédito otorgado por la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a la Sociedad, sin afectar en ningún caso dicho ajuste a la ampliación de capital.

f) Todo el personal de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” necesario para la prestación de los servicios de la actividad aeroportuaria se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

g) El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe realizado que resulta en un importe de la actividad traspasada de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se ha realizado tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor, en concreto el Plan General de Contabilidad, y ha cumplido con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

d) Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

La evolución de la cotización de Aena, S.A. durante el año 2015 fue muy positiva, con una revalorización al cierre de dicho ejercicio del 81,7 % hasta los 105,4 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35, que disminuyó un 7,9 %. Igualmente ha sido positiva la evolución de la cotización de Aena, S.A. durante el primer semestre de 2016, con una revalorización del 12,2 % hasta los 118,25 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35, que disminuyó un 14,5 %.

2 Bases de presentación

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

En la preparación de las Cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto Ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria que se describe en la Nota 1 como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”. Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, Combinaciones de Negocios, por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituía una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2015 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2015, y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estos estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2016 han sido sometidos a revisión de los auditores. Las cifras correspondientes a 30 de junio de 2015 (que también fueron sometidas a revisión) y 31 de diciembre de 2015 (auditadas) se presentan a efectos comparativos.

Los presentes estados financieros resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido aprobadas para su uso por los administradores del Grupo el 26 de julio de 2016.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de poner al día el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas por el Grupo, poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos y no duplicando la información publicada previamente. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2015, que fueron formuladas el 23 de febrero de 2016 y aprobadas por la Junta General Ordinaria y Universal de Aena, S. A. celebrada el 28 de junio de 2016.

2.1 Políticas contables

Excepto por lo indicado a continuación, las políticas contables guardan uniformidad con las aplicadas en las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2015 del Grupo.

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

El Grupo ha adoptado las siguientes normas por primera vez durante el ejercicio financiero que comienza a partir de 1 de enero de 2016:

Modificaciones a la NIIF 11 “Contabilización de adquisiciones de participaciones en operaciones conjuntas”

Las modificaciones a la NIIF 11 requieren que un operador conjunto contabilice la adquisición de una participación en una operación conjunta, que constituye un negocio, aplicando los principios relevantes de la NIIF 3 para la contabilización de las combinaciones de negocios. Específicamente, tendrá que valorar los activos y pasivos identificables a valor razonable; reconocer como gasto los costes relacionados con la adquisición; reconocer el impuesto diferido; y reconocer el valor residual como fondo de comercio. Todos los demás principios de la contabilización de una combinación de negocios aplican, a menos que entren en conflicto con la NIIF 11. Las modificaciones también clarifican que las participaciones anteriormente mantenidas en la operación conjunta no se revalorizan en la adquisición de participaciones adicionales mientras se mantenga el control conjunto. Adicionalmente, se ha añadido una excepción al alcance de estas modificaciones para que no apliquen cuando las partes que comparten el control conjunto están bajo el control común de una sociedad dominante última. Las modificaciones aplican a las adquisiciones iniciales de participaciones en una operación conjunta y a las adquisiciones de cualquier participación adicional en la misma operación conjunta. El IASB ha establecido que se aplicarán prospectivamente para los ejercicios que comiencen el 1 de enero de 2016, aunque se permite su aplicación anticipada.

Esta norma no ha tenido efecto sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Modificaciones a la NIC 1 “Iniciativas de desglose”

Estas modificaciones, que el IASB ha establecido que sean aplicables a los ejercicios que se inicien el 1 de enero de 2016, animan a las empresas a aplicar el juicio profesional en la determinación de qué información revelar en los estados financieros, y aclaran algunos de los requerimientos de la NIC 1:

- Las entidades no agregarán o desagregarán información de forma que disimule información útil.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- No hay que incluir información inmaterial, tanto en los estados principales como en las notas, incluso aunque sea una información mínima requerida en algún párrafo de las normas.
- Se pueden desagregar las partidas específicas de la cuenta de resultados y del estado del resultado global.
- Si en los estados principales se presentan subtotales adicionales a los requeridos por la NIC 1, se deberán presentar y denominar de forma que hagan comprensible lo que incluye el subtotal, deberán ser congruentes de período en período y solo pueden ser partidas reconocidas y valoradas de acuerdo con las NIIF.
- Además, si son subtotales de la cuenta de resultados o del estado del resultado global, no se pueden presentar con más prominencia que los subtotales y totales indicados en la NIC 1 y se tienen que conciliar con los subtotales o totales requeridos por dicha norma.
- Las notas no tienen que incluirse en el orden sistemático indicado en el párrafo 114 de la NIC 1.
- Se referenciará cada partida de los estados principales con cualquier información relacionada de las notas.
- Se eliminan los ejemplos de políticas contables significativas del párrafo 120 de la NIC 1.
- La parte de otro resultado global de asociadas y negocios conjuntos contabilizados por el método de la participación no se clasifican en función de su naturaleza, sino que se incluyen en dos partidas específicas, una en las que se reclasifican al resultado y otra en las que no se reclasifican.

Esta modificación no ha tenido efecto significativo en los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Mejoras anuales 2012-2014

Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2012-2014:

- NIIF 5 “Activos no Corrientes Mantenedos para la Venta y Operaciones Discontinuadas”. Cuando una empresa reclasifica un activo o grupo de enajenación de “mantenido para la venta” a “mantenido para distribuir a accionistas” (o viceversa) no se consideran cambios en un plan de venta.
- NIIF 7 “Instrumentos financieros: Información a revelar”. Se añaden pautas adicionales para clasificar si un contrato de servicios de administración de un activo transferido es o no de implicación continuada para los desgloses de la NIIF 7. Se clarifica que estos desgloses no se requieren explícitamente en los estados financieros intermedios bajo NIC 34 (salvo lógicamente que por materialidad, etc. la NIC 34 así lo requiera).
- NIC 19 “Beneficios a los empleados”. Sobre la tasa a utilizar cuando no existe un mercado profundo de bonos corporativos de alta calidad en una determinada moneda.
- NIC 34 “Información financiera intermedia”. Requiere que si alguna información se ha presentado fuera de los estados financieros intermedios (en alguna parte del informe de gestión que se presenta a la vez a los usuarios) debe incorporarse vía referencia cruzada indicando claramente su localización.

Estas modificaciones no han tenido efecto significativo en los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

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

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e Interpretaciones, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea. Tales normas, modificaciones e interpretaciones, se describen en la Nota 2.1.4 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015:

- NIIF 15: “Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes” (emitida en mayo de 2014). Esta Norma sustituye a las siguientes normas: (a) la NIC 11 Contratos de Construcción; (b) la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias. La NIIF 15 será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada. Sin embargo, al no estar todavía endosada por la Unión Europea, no es posible su adopción anticipada.
- NIIF 9: “Instrumentos financieros” (emitida en Julio de 2014). Sustituye la guía de la NIC 39. Esta versión final incluye los requerimientos de clasificación y valoración de los activos y pasivos financieros; también incluye un modelo de pérdidas de crédito esperadas que sustituye al modelo de pérdidas por deterioro del valor

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

incurridas actualmente utilizado y la contabilidad de coberturas. La NIIF 9 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada. Sin embargo, al no estar todavía endosada por la Unión Europea, no es posible su adopción anticipada.

- NIIF 16 “Arrendamientos”. En enero de 2016 ha sido aprobada la nueva normativa internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17). Bajo esta nueva norma, en el caso de los arrendatarios, se exigirá que las sociedades incluyan en sus balances la mayor parte de los contratos de arrendamiento, viendo incrementado tanto su Activo como su Pasivo. La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019.

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

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son consistentes con los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015 y lo indicado en la Nota 2.1.

La principal operación realizada por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2016, la cual no ha supuesto un impacto significativo en los estados financieros intermedios resumidos consolidados, se detalla a continuación:

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

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

2.3 Cambios en políticas contables o estimaciones

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2016 no se han producido cambios en las políticas contables o estimaciones significativas distintas a las derivadas de la entrada en vigor de nuevas normas descrita en la Nota 2.1.1 anterior y respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2015.

2.4 Comparación de la información

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2016 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2015, distintos a los derivados de la entrada en vigor de nuevas normas descrita en la Nota 2.1.1 anterior.

2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Los ingresos por servicios fuera de terminal, en el caso específico de aparcamientos, están influenciados por el tráfico de pasajeros.

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

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

Aena, S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”), que es el instrumento básico de regulación que establece, por periodos quinquenales, las condiciones mínimas de operación de los aeropuertos en cuanto a niveles de calidad de servicio y capacidad, las inversiones y costes asociados, estableciendo a nivel agregado de la red de aeropuertos el precio máximo anual por pasajero que se podrá cobrar en cada uno de los años del periodo 2017-2021.

Aena, S.A. se encuentra actualmente en el proceso de revisión y aprobación por parte de su regulador “DGAC” (Dirección General de Aviación Civil) del primer marco regulatorio quinquenal de la compañía en España. El 22 de diciembre de 2015 la Compañía hizo pública su propuesta inicial para este marco, o “DORA” (Documento de Regulación Aeroportuaria), que fue objeto de un exhaustivo proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que agrupan a sus principales clientes. Como resultado de este proceso de consultas, el 8 de marzo de 2016, Aena, S.A. envió a la DGAC su propuesta final de DORA, en la que se incorporó una propuesta de congelación tarifaria para el periodo 2017-2021 (ambos incluidos). La propuesta de congelación resultó de la aplicación de la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014, que impone la congelación como techo de la evolución de las tarifas hasta el año 2025.

Tal y como se ha citado, esta propuesta está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido por la Ley 18/2014 por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final. Tal y como establece la regulación vigente, la DGAC enviará su propuesta final al Ministerio de Fomento para su remisión y aprobación antes del 30 de septiembre de 2016, previo informe de la “CNMC” (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). En este sentido, el 21 de junio de 2016, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control al amparo del nuevo marco establecido por la citada Ley 18/2014 en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período DORA en un -2,02 % anual (frente a la propuesta tarifaria de congelación de tarifas de Aena). Las principales discrepancias de este informe de la CNMC en relación con la propuesta de Aena son las siguientes:

- La CNMC mantiene su criterio de fecha 23 de julio de 2015, acerca de la asignación de costes entre la actividad aeroportuaria regulada y la actividad comercial, según el cual 69,8 millones al año deben trasladarse de la base de costes regulada a la actividad comercial. Aena interpuso un recurso contra esta asignación de costes y no ha aplicado el citado criterio en su propuesta final de DORA.
- El wacc propuesto por la CNMC es del 6,26 % *pre-tax* (con una tasa libre de riesgo de 2,3 % y una prima de riesgo de 4,9 %), mientras que el wacc recogido en la propuesta final de Aena es del 8,4 % *pre-tax* (con una tasa libre de riesgo de 3,38 % y una prima de riesgo de 6,85 %)

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Riesgos de explotación

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

- ✓ La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- ✓ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) desde el punto de vista operativo no existen riesgos adicionales, dado que en lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen y en lo referido a las operaciones de aeronaves, se espera un acuerdo que posibilite el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido.

El impacto sobre el tráfico se considera que vendría dado por el comportamiento de la demanda del mercado británico que se derive de la evolución de la libra. En este sentido, se ha estimado que a un 10 % de devaluación de la libra le podría corresponder un descenso de 1,5 millones de pasajeros británicos. Dado que la caída de la libra frente al euro estimada por los especialistas se sitúa alrededor del 15 %, el impacto resultante se considera reducido y limitado al corto plazo y, adicionalmente, ha tenido un efecto favorable sobre la tasa libre de riesgo (el tipo marginal de la obligación a 10 años del Estado Español bajó a 1,05 %, frente al 1,75 % considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2015). El efecto conjunto de todo lo antes indicado lleva a concluir que no existen indicios de deterioro.

Adicionalmente, se ha realizado un análisis del impacto en el aeropuerto de Luton tomando como referencia el Plan de Negocio de 2015, que fue el plan de negocio utilizado para el test de deterioro efectuado al cierre de 2015, y cuyas estimaciones de tráfico son inferiores a las estimaciones actuales de la compañía. Este escenario se puede considerar como un caso pesimista en el supuesto de un perjuicio producido por el “Brexit”, dado que:

- Este escenario conservador implicaría un crecimiento del número de pasajeros del 4,4 % en 2016. A junio de 2016 el crecimiento de pasajeros respecto al año anterior era del 20,6 %.
- Entre las posibles consecuencias del “Brexit”, está la posibilidad de que se suspenda o se difiera el proyecto para la ampliación del sistema aeroportuario londinense, lo cual puede impactar positivamente en el aeropuerto de Luton desde el punto de vista del tráfico, así como de la tarifa.

No obstante lo anterior, se ha efectuado al cierre de este primer semestre de 2016 un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en tasas de descuento, sin que dichos escenarios, incluso para tasas superiores en 2 puntos porcentuales a la considerada en el test efectuado al cierre de 2015, hayan arrojado un valor razonable inferior al valor en libros del inmovilizado procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III.

- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ✓ En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional

Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En el caso del aeropuerto de Luton y tras el resultado del “Brexit”, este aeropuerto se podría ver afectado por una reducción en sus niveles de actividad como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o bien de la evolución macroeconómica de Reino Unido.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en el apartado c) de esta nota.

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 30 de junio de 2016, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

(a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

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

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

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

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

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. Así mismo, la empresa matriz tiene contratadas, para un número muy limitado de préstamos, operaciones de cobertura de tipos de

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

interés que son transferidas a la Sociedad. El 95,23 % del coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende a 531.155 miles de euros, de los que 456.155 miles de euros corresponden a préstamos del BEI y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,066 % y 75.000 miles de euros corresponden a préstamos del banco DEXIA SABADELL que han pasado a régimen de tipo de interés variable (Euríbor 3 meses+0,850).

El grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 se contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe notional de 4.195 millones de euros. El diferencial medio sobre Euríbor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. Los objetivos perseguidos con esta operación fueron:

- Adecuar la estructura tipo fijo/tipo variable de deuda al de empresas comparables: 79 % fijo/21 % variable (previamente 50 % fijo/50 % variable).
- Disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

El importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015, calculado a su valor razonable, se detalla en Nota 10.b.

A 30 de junio de 2016, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos por el período de seis meses terminado a 30 de junio de 2016 habría sido 4.134 miles de euros menor y 4.134 miles de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio 2015: 2.840 miles de euros menor y 2.840 miles de euros mayor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A. en el largo plazo, por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según la legislación vigente.

En este sentido, la Sociedad ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir en los mercados en que opera, considerándose por parte de los administradores de la Sociedad sobre la base de este análisis que las variaciones que eventualmente se pudieran poner de manifiesto en estos no supondrían un efecto significativo en el "Patrimonio Neto" de la Sociedad.

(b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2016 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 1.011.161 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 755.065 miles de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 (ver Nota 5) de 931.708 miles de euros (826.427 miles de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2015), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros. En estas circunstancias, los administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

A 30 de junio de 2016 la Sociedad Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito no utilizadas, habiéndose dispuesto por comisiones de apertura un total de 192 miles de euros. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 65 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.

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

A 30 de junio de 2016	2016 (*)	2017	2018	2019	2020	Siguiente:	Total
Préstamo de ENAIRE (Nota 15)	682.506	861.981	730.201	731.961	731.835	5.262.444	9.000.928
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE (Nota 15)	30.625	-	-	-	-	-	30.625
Préstamos de entidades de crédito (Nota 15)	10.017	20.938	-	-	-	264.642	295.597
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15)	1.263	2.005	2.192	2.276	2.358	16.077	26.171
Préstamos de accionistas a LLAH III (Nota 15)	-	-	-	-	-	55.936	55.936
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III (Nota 15)	429	-	-	-	-	-	429
Otros pasivos financieros (Nota 15)	27.540	2.858	5.761	6.820	33.299	35.366	111.644
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	982.332	-	-	-	-	-	982.332
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	63.287	111.754	100.483	89.992	79.507	361.723	806.746
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	4.950	10.194	10.392	9.334	9.953	12.254	57.077
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.244	4.475	4.475	4.475	4.487	12.959	33.115

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2016 a 31 de diciembre de 2016.

A 31 de diciembre 2015	2016	2017	2018	2019	2020	Siguiente:	Total
Préstamo de ENAIRE (Nota 15)	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.443.910
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE (Nota 15)	26.453	-	-	-	-	-	26.453
Préstamos de entidades de crédito (Nota 15)	11.421	333	-	-	-	296.831	308.585
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 15)	2.080	2.096	2.134	2.174	2.214	17.974	28.672
Préstamos de accionistas a LLAH III (Nota 15)	-	-	-	-	-	62.953	62.953
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III (Nota 15)	482	-	-	-	-	-	482
Otros pasivos financieros (Nota 15)	33.721	209	1.963	3.972	30.618	27.412	97.895
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 14)	323.265	-	-	-	-	-	323.265
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	199.047	174.764	156.165	138.833	123.682	568.421	1.360.912
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.143	11.473	11.695	10.505	11.201	13.791	69.808
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	5.050	5.036	5.036	5.036	5.050	14.585	39.793

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015.

El detalle de los préstamos con partes relacionadas por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio a 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2016		31 de diciembre de 2015	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	2.067.137	0,17	1.964.242	1,23
Revisable	904.393	1,41	1.473.656	1,98
Fijo	6.029.398	1,82	6.006.012	2,23
TOTAL	9.000.928	1,40	9.443.910	1,86

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

En los primeros seis meses de 2016 ha vencido el tipo de interés de préstamos en régimen revisable por un total de 518 millones de euros. De este total, 447 millones de euros corresponden al Banco Europeo de Inversiones y se han modificado a régimen fijo a vencimiento con un tipo medio fijo del 1,074 %, y los 71 millones de euros restantes de DEXIA SABADELL han pasado a régimen variable con un diferencial (*spread*) sobre Euribor 3 meses del 0,85 %.

3.3 Gestión del capital

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

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función del índice de endeudamiento. Este índice se calcula según los ratios definidos en los contratos de financiación.

Los ratios de endeudamiento a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015 son los siguientes:

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Deuda financiera neta según <i>covenants</i> /EBITDA según <i>covenants</i>	3,9x	4,5x

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

3.4 Estimación del valor razonable

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2016:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 10.b)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados (Nota 10.b)		194.916		194.916
Total pasivos		194.916		194.916

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2015:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 10.b)	-	1.280	-	1.280
Total activos	-	1.280	-	1.280
Pasivos				
Derivados (Nota 10.b)	-	73.903	-	73.903
Total pasivos	-	73.903	-	73.903

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

4 Estimaciones y juicios contables

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

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

Las políticas contables más críticas, que reflejan las asunciones y estimaciones de gestión significativas para determinar importes en los estados financieros intermedios resumidos consolidados, son las siguientes:

- (a) Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
- (b) Vidas útiles de inmovilizado material.
- (c) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
- (d) Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
- (e) Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.

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

A la fecha de preparación de los presentes estados financieros intermedios consolidados no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 30 de junio de 2016.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al cierre de cada ejercicio sobre los hechos analizados, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, conforme a lo establecido en la NIC 8, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en la correspondiente cuenta de resultados consolidada.

A 30 de junio de 2016 no existen cambios en las políticas contables críticas que se informan en las Cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015 distintos de los que se indica en la Nota 2.1.

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

(a) Deterioro del fondo de comercio, activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8 de las Cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso. Dichos cálculos están basados en estimaciones basadas en hipótesis y asunciones relacionadas con proyecciones de resultados, proyecciones de inversiones y de

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas.

A 30 de junio de 2016 la dirección del Grupo ha revisado los resultados de los primeros seis meses de 2016 para evaluar si existen cambios significativos que puedan llevar a indicios de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existen indicios de deterioro (ver Notas 6, 7 y 8).

(b) *Vidas útiles de inmovilizado material*

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

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

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

(d) *Valor razonable de instrumentos financieros derivados*

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

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

(e) *Provisiones por obligaciones con el personal*

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

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

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

Durante el ejercicio 2013, Aena, S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas libres de impuestos y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección del Grupo ha evaluado las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 de las Cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015 y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen en la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros en las condiciones del contrato evaluados por la dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena, S. A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a este, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La dirección del Grupo ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello. Para el período de seis meses terminado a 30 de junio de 2016 se ha activado una cantidad adicional de 4.548 miles de euros por deducciones por inversiones en Canarias.

La dirección del Grupo ya no tiene deducciones fiscales activadas por inversión en Canarias a 30 de junio de 2016 (31 de diciembre de 2015: 0 miles de euros) (ver Notas 16 y 21).

5 Información financiera por segmentos

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

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada Aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias, que se identifican en la actividad denominada Comercial.

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

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

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*). A 30 de junio de 2016 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados a los deterioros y bajas de inmovilizado (30 de junio de 2015: el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados a los deterioros y bajas de inmovilizado).

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones a 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015, se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2016 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2016	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub-Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	1.142.456	367.708	90.644	1.600.808	102.711	(1.133)	1.702.386
<i>Clientes externos</i>	<i>1.142.423</i>	<i>367.708</i>	<i>90.644</i>	<i>1.600.775</i>	<i>101.611</i>	-	<i>1.702.386</i>
<i>Intersegmentos</i>	<i>33</i>	-	-	<i>33</i>	<i>1.100</i>	<i>(1.133)</i>	-
Otros ingresos de explotación	24.181	2.870	2.912	29.963	139	-	30.102
Total Ingresos	1.166.637	370.578	93.556	1.630.771	102.850	(1.133)	1.732.488
Aprovisionamientos	(92.103)	-	-	(92.103)	-	1.100	(91.003)
Personal	(156.559)	(13.684)	(6.537)	(176.780)	(21.163)	-	(197.943)
Otros gastos de explotación	(372.064)	(53.786)	(37.048)	(462.898)	(46.948)	33	(509.813)
Amortizaciones	(328.972)	(31.907)	(24.165)	(385.044)	(25.702)	-	(410.746)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.073)	(738)	(268)	(2.079)	-	-	(2.079)
Otros resultados	31	208	(181)	58	-	-	58
Total gastos	(950.740)	(99.907)	(68.199)	(1.118.846)	(93.813)	1.133	(1.211.526)
EBITDA	544.869	302.578	49.522	896.969	34.739	-	931.708
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.073)	(738)	(268)	(2.079)	-	-	(2.079)
EBITDA ajustado	545.942	303.316	49.790	899.048	34.739	-	933.787
Resultado de explotación	215.897	270.671	25.357	511.925	9.037	-	520.962
Resultado financiero	128.095	(1.610)	9.017	135.502	(17.599)	-	117.903
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	7.616	-	7.616
Resultado antes de impuestos	343.992	269.061	34.374	647.427	(946)	-	646.481
Total Activo a 30 de junio de 2016				15.629.705	831.813	(170.575)	16.290.943
Total Pasivo a 30 de junio de 2016				11.402.530	571.398	(5.637)	11.968.291

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2015 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2015	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub-Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-	1.065.898	327.982	80.468	1.474.348	93.947	(1.037)	1.567.258
<i>Clientes externos</i>	<i>1.065.890</i>	<i>327.982</i>	<i>80.468</i>	<i>1.474.340</i>	<i>92.918</i>	-	<i>1.567.258</i>
<i>Intersegmentos</i>	<i>8</i>	-	-	<i>8</i>	<i>1.029</i>	<i>(1.037)</i>	-
Otros ingresos de explotación	25.394	2.793	2.134	30.321	142	-	30.463
Total Ingresos	1.091.292	330.775	82.602	1.504.669	94.089	(1.037)	1.597.721
Aprovisionamientos	(91.155)	-	-	(91.155)	-	1.029	(90.126)
Personal	(154.201)	(13.628)	(5.748)	(173.577)	(18.715)	-	(192.292)
Otros gastos de explotación	(357.661)	(49.223)	(35.791)	(442.675)	(45.106)	8	(487.773)
Amortizaciones	(338.234)	(32.412)	(24.296)	(394.942)	(29.903)	-	(424.845)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.350)	(84)	(69)	(1.503)	-	-	(1.503)
Otros resultados	54	(165)	(3)	(114)	514	-	400
Total gastos	(942.547)	(95.512)	(65.907)	(1.103.966)	(93.210)	1.037	(1.196.139)
EBITDA	486.979	267.675	40.991	795.645	30.782	-	826.427
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.350)	(84)	(69)	(1.503)	-	-	(1.503)
EBITDA ajustado	488.329	267.759	41.060	797.148	30.782	-	827.930
Resultado de explotación	148.745	235.263	16.695	400.703	879	-	401.582
Resultado financiero	(93.142)	(6.929)	(7.969)	(108.040)	(3.508)	-	(111.548)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	5.507	-	5.507
Resultado antes de impuestos	55.603	228.334	8.726	292.663	2.878	-	295.541
Total Activo a 30 de junio de 2015				16.660.199	961.456	(202.784)	17.418.871
Total Pasivo a 30 de junio de 2015				12.947.986	672.530	(37.754)	13.582.762

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2016 y 30 de junio 2015 es la siguiente:

Concepto	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Total EBITDA ajustado	933.787	827.930
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.079)	(1.503)
Total EBITDA segmentos	931.708	826.427
Amortización del inmovilizado	(410.746)	(424.845)
Gastos financieros – netos	117.903	(111.548)
Participación en el resultado de asociadas	7.616	5.507
Impuesto sobre las ganancias	(157.297)	(26.042)
Resultado del ejercicio	489.184	269.499
Resultado atribuible a socios externos	(3.116)	(6.064)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista	492.300	275.563

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Servicios Aeroportuarios	1.142.456	1.065.898
Prestaciones Patrimoniales	1.106.803	1.033.539
Aterrizajes	314.048	292.984
Estacionamientos	15.900	13.712
Pasajeros	488.509	462.532
Pasarelas telescópicas	52.624	49.115
Seguridad	176.984	161.289
Handling	39.149	35.927
Carburante	14.589	13.423
Servicio de comida a bordo	5.000	4.557
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	35.653	32.359
Servicios Comerciales	367.708	327.982
Arrendamientos	12.856	13.241
Tiendas	41.756	36.261
Tiendas libres de impuestos	124.924	107.726
Restauración	67.062	56.007
Alquiler de vehículos	50.171	48.225
Publicidad	13.882	12.766
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	57.057	53.756
Servicios fuera de terminal	90.644	80.468
Aparcamientos	58.374	52.280
Arrendamientos ⁽³⁾	4.496	-
Terrenos	13.338	6.201
Almacenes y hangares	5.784	8.857
Centros logísticos de carga	6.178	10.701
Explotaciones Inmobiliarias	2.474	2.429

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

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

3) En esta partida se recogen en 2016 ingresos que en junio de 2015 figuran, fundamentalmente, en el epígrafe de "almacenes y hangares".

Una parte importante (42,1 %) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2016 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 168,3 millones de euros, 156,8 millones de euros y 155,2 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2015: 146,5 millones de euros, 144,5 millones de euros y 139,1 millones de euros, respectivamente, un 40,4 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

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

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

A 30 de junio de 2016 los activos no corrientes no financieros, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

País	I.Material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	13.658.826	87.860	137.009	13.883.695
Reino Unido	164.326	466.978	-	631.304
	13.823.152	554.838	137.009	14.514.999

A 30 de junio de 2015, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuían geográficamente de la siguiente manera:

País	Volumen
España	1.474.984
Reino Unido	88.252
Cuba	28
Angola	800
Colombia	515
México	2.679
TOTAL	1.567.258

A 30 de junio de 2015, los activos no corrientes no financieros, valorados a valor neto contable, estaban localizados de la siguiente forma:

País	I.Material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	15.096.372	93.347	130.538	15.320.257
Reino Unido	165.514	585.276	-	750.790
	15.261.886	678.623	130.538	16.071.047

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2015						
Coste o valoración	17.419.132	1.351.902	4.429.925	267.703	318.974	23.787.636
Rectificación coste LLAH III (*)	(60.255)	(53.133)	-	(52.680)	-	(166.068)
Amortización acumulada	(4.850.293)	(851.496)	(2.336.788)	(190.648)	-	(8.229.225)
Rectificación amortización LLAH III (*)	60.255	53.133	-	52.680	-	166.068
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2015	12.568.839	500.406	2.093.137	76.474	318.974	15.557.830
Altas	35.648	10.723	6.902	37	64.702	118.012
Bajas	(50.181)	(10.289)	(13.097)	(129)	(7.957)	(81.653)
Trasposos (Notas 7 y 8)	233.359	5.367	26.723	(133.590)	(133.905)	(2.046)
Diferencia conversión coste	11.477	2.020	-	(415)	1.399	14.481
Dotación a la amortización	(203.341)	(39.020)	(150.160)	(620)	-	(393.141)
Trasposos (Notas 7 y 8)	(56.414)	43	(2)	57.361	-	988
Bajas amortización acumulada	22.906	9.708	12.559	130	-	45.303
Diferencia conversión amort.	(2.631)	685	-	4.058	-	2.112
Importe neto en libros a 30 de junio de 2015	12.559.662	479.643	1.976.062	3.306	243.213	15.261.886
A 30 de junio de 2015						
Coste o valoración	17.589.180	1.306.590	4.450.453	80.926	243.213	23.670.362
Amortización acumulada	(5.029.518)	(826.947)	(2.474.391)	(77.039)	-	(8.407.895)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2015	12.559.662	479.643	1.976.062	3.306	243.213	15.261.886
A 1 de enero de 2016						
Coste o valoración	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2016	12.347.536	462.091	1.871.831	2.926	185.538	14.869.922
Altas	15.912	8.196	18.206	963	79.292	122.569
Bajas	(801.060)	(11.503)	(22.557)	(468)	(2.559)	(838.147)
Trasposos (Notas 7 y 8)	66.258	12.394	40.906	3	(73.242)	46.319
Diferencia conversión coste	(13.277)	(3.194)	-	-	(6.245)	(22.716)
Dotación a la amortización	(196.936)	(36.422)	(146.510)	(510)	-	(380.378)
Trasposos (Notas 7 y 8)	(18.916)	(699)	(83)	-	-	(19.698)
Bajas amortización acumulada	9.023	11.344	21.824	462	-	42.653
Diferencia conversión amort.	1.868	760	-	-	-	2.628
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.410.408	442.967	1.783.617	3.376	182.784	13.823.152
A 30 de junio de 2016						
Coste o valoración	16.758.743	1.335.111	4.537.158	140.952	182.784	22.954.748
Amortización acumulada	(5.348.335)	(892.144)	(2.753.541)	(136.995)	-	(9.131.015)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 30 de junio de 2016	11.410.408	442.967	1.783.617	3.376	182.784	13.823.152

(*) Estas rectificaciones provienen de que el "alta por aportación por variación del perímetro", incluido en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014, derivado de la integración del inmovilizado material de LLAH III en el ejercicio 2014, se realizó por su valor neto contable a la fecha de la aportación, por un total de 149.819 miles de euros, de los cuales correspondían 315.887 miles de euros a coste de adquisición y -166.068 miles de euros a la amortización acumulada, y estos importes se incluyeron en el desglose de coste y amortización acumulada a 31 de diciembre de 2014. En estos estados financieros intermedios se ha procedido a rectificar dicho desglose, sin que se haya visto afectado el valor neto contable por naturaleza a 31 de diciembre de 2014.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento por importe de 2.355 miles de euros (30 de junio de 2015: 1.958 miles euros) y 642 miles de euros (30 de junio de 2015: 561 miles de euros) correspondientes a alquiler de inmuebles y maquinaria y otros, respectivamente.

Las principales adiciones que se han registrado a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

A 30 de junio de 2016 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 15.912 miles de euros. Las principales altas del período han sido la remodelación y adecuación de las salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la regeneración del pavimento de la pista de vuelo del aeropuerto de Ibiza y la nueva pasarela peatonal del aeropuerto de Vigo.

En cuanto a la obra en curso, las inversiones más significativas en el primer semestre de 2016 en España son: la regeneración del pavimento de la calle T del aeropuerto de Tenerife Sur, la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y los trabajos para el cumplimiento de los requerimientos de seguridad operacional del aeropuerto de Gran Canaria. Y fuera de España las actuaciones relacionadas con el proyecto “Curium” de ampliación de la capacidad del aeropuerto de *London Luton*, que afecta al edificio terminal y sus accesos y a los aparcamientos. Además, se han puesto en servicio la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza

A 30 de junio de 2015 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 35.648 miles de euros. Las principales altas correspondieron a aumentos en la estimación del importe a pagar finalmente por los compromisos adquiridos durante el período en materia medioambiental (véase Nota 17), así como a los trabajos ejecutados en el aeropuerto de Palma de Mallorca relativos al enlace de rodadura de la calle de rodaje perpendicular 06-24, altas a la provisión por contenciosos en expropiaciones de terrenos por importe de 1,1 millones de euros, principalmente en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, e inversiones de diversa naturaleza en el conjunto de aeropuertos del Grupo.

Asimismo, en construcciones en curso las inversiones más significativas se produjeron en la ampliación de la pista de vuelos de A Coruña y en la regeneración de pavimentos de la pista 18R-36L del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que sustituyó a la anterior regeneración, dada de baja. En obra terminada y puesta en funcionamiento cabe destacar la nueva terminal (Dique Norte) de Gran Canaria y sus instalaciones asociadas (distribución eléctrica, sistema de detección de incendios, climatización, megafonía, CCTV, señalética, viales, mobiliario, etc.).

Las bajas de terrenos y construcciones a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 corresponden, principalmente, a reversiones de provisiones dotadas por expropiaciones o reclamaciones de proveedores, al producirse sentencias favorables para Aena (véase Nota 17).

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más importantes a 30 de junio de 2016 son:

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

Las adiciones más representativas a 30 de junio de 2015 correspondieron a:

- Suministro con instalación de pasarelas del aeropuerto de Málaga.
- Nueva acometida eléctrica del aeropuerto de Jerez.
- Trabajos para la ampliación del anillo de climatización del aeropuerto de Palma de Mallorca.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Suministro e instalación de pasarelas de embarque del aeropuerto de Gran Canaria.
- Instalación de radioayudas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Vehículos autoextintores de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Menorca.
- Control de accesos al edificio de aparcamiento P-1 de Sevilla.
- Sistema de climatización y ampliación de la señalética de la T4 y T4S de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Sistemas de CCTV, accesos, climatización de las nuevas zonas comerciales del aeropuerto de Gran Canaria.

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

De las bajas producidas durante 2015, la mayoría se correspondieron con antiguos equipos de inspección de equipaje (EDS) del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, pasarelas telescópicas de los aeropuertos de Gran Canaria y de Málaga Costa del Sol que han sido reemplazadas, la retirada de la red multiservicio de Tenerife Sur y un vehículo autoextintor de Adolfo Suárez Madrid-Barajas siniestrado.

Inmovilizado en curso

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

Los principales conceptos que se encontraban en curso a 30 de junio de 2015 se correspondían con la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña, la construcción de una nueva central eléctrica en Asturias, los trabajos de la nueva acometida de combustible y la regeneración de la pista 18R-36L de Madrid, la ampliación de la red multiservicio de Gran Canaria y los trabajos para la nueva terminal de Reus.

Bajas de inmovilizado no financiero

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

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 17) por importe total de 791.329 miles de euros (30 de junio de 2015: 29.803 miles de euros).
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.038 miles de euros (30 de junio de 2015: 4.844 miles de euros).

Capitalización de intereses

A 30 de junio de 2016 el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 330 miles de euros (30 de junio de 2015: 1.661 miles de euros).

Deterioro de valor de inmovilizado material

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2015
Tasa de crecimiento	2,00 %
Tasa de descuento	5,33 %

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

La tasa de descuento después de impuestos aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital (WACC), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos, según la estructura financiera fijada para cada UGE. Los datos utilizados en el cálculo de la WACC proceden de fuentes externas de información de carácter independiente, y reflejan riesgos específicos relacionados con las actividades de la Sociedad.

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

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2015, se puso de manifiesto que no se presentaban riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección consideró que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

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

A 30 de junio de 2016, el Grupo no ha realizado el test de deterioro, sino que ha revisado los resultados del primer semestre y ha evaluado si hay cambios significativos que pudiesen indicar la existencia de indicios de deterioro del valor del inmovilizado material. En este sentido, durante los primeros seis meses del año se ha experimentado una mejora en la evolución del tráfico de pasajeros (+10,7 %) y de operaciones (+7,3 %) respecto del mismo período del ejercicio anterior, que ha producido una mejora en los ingresos (+8,1 %) y en el EBITDA del segmento aeroportuario (+12,1 %). Tales incrementos superan a los que se contemplaron en el escenario considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2015. Todo ello, junto con la resolución favorable de los principales contenciosos expropiatorios (Nota 17), ha tenido un impacto positivo en los resultados de los primeros seis meses, que compensan posibles efectos negativos derivados de la evolución de las tarifas en el futuro de acuerdo con el nuevo marco regulatorio, y del impacto sobre el tráfico del resultado del reciente referéndum celebrado en el Reino Unido (Nota 3.1).

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

Contratos de arrendamiento financiero

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	27.645	28.017
Amortización acumulada	(10.142)	(5.559)
Importe neto en libros	17.503	22.458

Explotaciones conjuntas

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
- Activos no corrientes	261.580	268.945
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	261.580	268.945

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
- Ingresos	11.395	10.971
- Gastos	(21.272)	(21.701)
Beneficio después de impuestos	(9.877)	(10.730)

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

Inmovilizado sujeto a garantías

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

Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones objeto de la aportación no dineraria señalada en la Nota 1 han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por Aena y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20 Cuentas anuales consolidadas ejercicio 2015).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7 Activos intangibles

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	inmovilizado intangible en curso	Total
Coste								
A 1 de enero de 2015	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Altas	3	-	4.883	-	-	1	3.897	8.784
Bajas	(58)	-	(45)	-	-	-	(34)	(137)
Traspasos (Nota 6 y 8)	-	-	244	-	-	108	(286)	66
Diferencia conversión	-	-	-	-	59.456	-	-	59.456
A 30 de junio de 2015	17.719	1.608	208.106	1.872	611.186	135.977	39.143	1.015.611
A 1 de enero de 2016								
A 1 de enero de 2016	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Altas	16	-	3.696	-	-	2	3.692	7.406
Bajas	(11)	-	(581)	-	-	(30)	(174)	(796)
Traspasos (Nota 6 y 8)	(357)	-	1.433	-	-	41	(1.579)	(462)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(65.265)	-	-	(65.265)
A 30 de junio de 2016	17.366	1.608	225.528	1.872	520.289	136.143	39.675	942.481
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas								
A 1 de enero de 2015	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
Dotación a la amortización	(349)	(132)	(10.113)	-	(18.565)	(636)	-	(29.795)
Bajas	20	-	45	-	-	-	-	65
Diferencia conversión	-	-	-	-	(1.393)	-	-	(1.393)
A 30 de junio de 2015	(5.203)	(1.100)	(170.658)	-	(27.783)	(132.244)	-	(336.988)
A 1 de enero de 2016								
A 1 de enero de 2016	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
Dotación a la amortización	(346)	(132)	(9.709)	-	(17.115)	(511)	-	(27.813)
Bajas	5	-	519	-	-	30	-	554
Traspasos (Nota 6 y 8)	134	-	23	-	-	-	-	157
Diferencia conversión	-	-	-	-	6.293	-	-	6.293
A 30 de junio de 2016	(5.728)	(1.365)	(192.277)	-	(55.183)	(133.090)	-	(387.643)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Concesiones de servicios	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	inmovilizado intangible en curso	Total
Importe neto en libros								
Coste	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
A 1 de enero de 2015	12.900	640	42.434	1.872	543.905	4.260	35.566	641.577
Coste	17.719	1.608	208.106	1.872	611.186	135.977	39.143	1.015.611
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.203)	(1.100)	(170.658)	-	(27.783)	(132.244)	-	(336.988)
A 30 de junio de 2015	12.516	508	37.448	1.872	583.403	3.733	39.143	678.623
Coste	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
A 1 de enero de 2016	12.197	375	37.870	1.872	541.193	3.521	37.736	634.764
Coste	17.366	1.608	225.528	1.872	520.289	136.143	39.675	942.481
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.728)	(1.365)	(192.277)	-	(55.183)	(133.090)	-	(387.643)
A 30 de junio de 2016	11.638	243	33.251	1.872	465.106	3.053	39.675	554.838

A 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados a 30 de junio de 2016 y de 2015, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Aplicaciones informáticas	7.852	5.690
Otro inmovilizado intangible	31.823	33.453
Total	39.675	39.143

Las principales adiciones del primer semestre del ejercicio 2016, así como del mismo período del ejercicio 2015, en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” e “Inmovilizado Intangible en curso” corresponden a adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas de los servicios centrales de aeropuertos, destacando en junio de 2015 la Licencia *Checkpoint* y la renovación del equipamiento UCA del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge, principalmente, los planes directores de los aeropuertos.

A 30 de junio de 2016 se ha activado un total de 39 miles de euros (30 de junio de 2015: 88 miles de euros) de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible.

Concesiones de servicios

El epígrafe “Concesiones de servicios” incluye las concesiones de los helipuertos de Ceuta y Algeciras, que se contabilizan conforme a lo indicado en la Nota 2.24 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015. El Grupo explota los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, cuyas principales condiciones se describen a continuación:

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integran globalmente, desde el 16 de octubre de 2014, las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos que establece la IFRIC12 para su consideración como concesión de servicio (ver Nota 2.24 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015), dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados, sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo de acuerdo con la NIC 17.

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

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre del ejercicio 2015 el Grupo ha efectuado tests de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina en función de cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la dirección que cubren un período de cinco años, incluido el ejercicio en curso. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años, incluido el ejercicio en curso, se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación. A 30 de junio de 2016, la dirección ha efectuado una revisión de las proyecciones y resultados de los seis meses transcurridos de 2016 no identificando cambios que conduzcan a que existan deterioros (véase explicación en la Nota 6).

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2015
Tasa de crecimiento	2,00 %
Tasa de descuento	5,33 %

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

A 31 de diciembre de 2015 el Grupo realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p. p.):

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2015, se puso de manifiesto que no se presentaban riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección consideró que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro. A 30 de junio de 2016 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre no identificando indicios de deterioro.

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III

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

A 30 de junio de 2016 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre, analizando también los posibles impactos negativos sobre el tráfico derivados de los resultados del reciente referéndum celebrado en el Reino Unido ("Brexit") (Nota 3.1).

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

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

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2015 no se detectó la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable. Asimismo, se realizaron análisis de sensibilidad sobre cambios razonablemente posibles en las principales variables de valoración, y el valor recuperable se mantuvo en todos los casos por encima del valor neto contable.

A 30 de junio de 2016 la dirección ha revisado los resultados del primer semestre, analizando también los posibles impactos negativos sobre el tráfico y la tasa de descuento derivados de los resultados del reciente referéndum celebrado en el Reino Unido, según se ha explicado en el párrafo anterior, no identificando indicios de deterioro.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2015	204.144	6.319	210.463
Altas	69	-	69
Trasposos (Nota 6 y 7)	1.984	(4)	1.980
A 30 de junio de 2015	206.197	6.315	212.512
A 1 de enero de 2016			
Altas	628	-	628
Bajas	(50)	-	(50)
Trasposos (Nota 6 y 7)	(45.600)	(257)	(45.857)
A 30 de junio de 2016	222.357	6.058	228.415
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
Amortización acumulada a 1 de enero de 2015	(67.369)	(5.465)	(72.834)
Deterioro a 1 de enero de 2015	(6.243)	-	(6.243)
Dotación a la amortización	(1.702)	(207)	(1.909)
Trasposos (Nota 6 y 7)	(991)	3	(988)
Amortización acumulada a 30 de junio de 2015	(70.062)	(5.669)	(75.731)
Deterioro a 30 de junio de 2015	(6.243)	-	(6.243)
Amortización acumulada a 1 de enero de 2016	(96.323)	(5.862)	(102.185)
Deterioro a 1 de enero de 2016	(6.243)	-	(6.243)
Dotación a la amortización	(2.525)	(30)	(2.555)
Bajas	36	-	36
Trasposos (Nota 6 y 7)	19.432	109	19.541
Amortización acumulada a 30 de junio de 2016	(79.380)	(5.783)	(85.163)
Deterioro a 30 de junio de 2016	(6.243)	-	(6.243)
Importe neto en libros			
Coste	204.144	6.319	210.463
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(73.612)	(5.465)	(79.077)
A 1 de enero de 2015	130.532	854	131.386
Coste	206.197	6.315	212.512
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(76.305)	(5.669)	(81.974)
A 30 de junio de 2015	129.892	646	130.538
Coste	267.379	6.315	273.694
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(102.566)	(5.862)	(108.428)
A 1 de enero de 2016	164.813	453	165.266
Coste	222.357	6.058	228.415
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(85.623)	(5.783)	(91.406)
A 30 de junio de 2016	136.734	275	137.009

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. A 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

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

A 30 de junio del ejercicio 2016 se han traspasado desde el inmovilizado material a inversión inmobiliaria aquellas propiedades que se encuentran arrendadas a terceros o cuentan con un plan para ser arrendadas, habiéndose iniciado el desarrollo para su comercialización, por un valor neto contable total de 8.563 miles de euros, y con un valor razonable de 12.801 miles de euros. En sentido contrario, se han traspasado a inmovilizado material, desde inversiones inmobiliarias, aquellos inmuebles que no cumplen los requisitos anteriores, así como aquellos inmuebles que están siendo utilizados, en una parte no insignificante, para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos, por un valor neto contable total de 34.879 miles de euros, y un valor razonable de 117.929 miles de euros. El importe neto contable resultante de ambos movimientos, -26.316 miles de euros, es el que figura en el movimiento de inversiones inmobiliarias para el primer semestre de 2016 de esta nota (traspaso de coste por -45.857 miles de euros más traspaso de amortización por 19.541 miles de euros).

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

	30 de junio 2016	30 de junio 2015
Ingresos derivados de rentas	31.182	28.165
Gastos directos de explotación	(20.393)	(19.064)

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

	30 de junio 2016	31 de diciembre 2015
Terrenos	328.958	301.359
Construcciones	380.767	489.615
Total	709.725	790.974

El Grupo ha encargado en este primer semestre de 2016 a una empresa de tasación independiente la revisión y valoración del porfolio inmobiliario del Grupo con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. La valoración de los activos se ha realizado siguiendo las normas "Valoración RICS-Normas Profesionales 2014 "Libro Rojo de RICS, edición del Reino Unido", así como lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad número 40 (NIC 40- Inversiones inmobiliarias), definiendo el valor razonable como el importe por el cual un activo puede ser intercambiado entre partes interesadas e informadas, en una transacción realizada en condiciones de independencia mutua. Analizado el conjunto de valores concurrentes en los activos objeto de análisis, fundamentado en su actual situación contractual, su estado de conservación y su antigüedad, se ha considerado que el valor que mejor refleja su situación es el obtenido por el método de descuento de flujos de caja. Adicionalmente, a partir de los datos analizados, dicha empresa ha observado que la tasa de descuento o *yield* en el mercado industrial/terciario se sitúa en torno al 7,0 %-9,0 %, en función de la ubicación, nivel de actividad y categoría del aeropuerto, correspondiendo la parte baja de la horquilla a los emplazamientos *Prime*. Este tipo porcentual es acorde con la rentabilidad media del sector y resulta del rendimiento interno en el mercado de Deuda Pública, incrementado en un diferencial, atendiendo al volumen de la inversión, tipología edificatoria, características físicas, factor ubicación, y corregido por el efecto inflacionista.

Dicha rentabilidad se ha ponderado de acuerdo con las características de cada proyecto de inversión, adaptándose adicionalmente a la metodología adoptada como base de cálculo (flujo de caja descontado). La *yield* de los activos

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

inmobiliarios representa la rentabilidad antes de impuestos esperada por un inversor medio, asociada a un contrato de alquiler, generalmente referenciada a un índice de precios (IPC) y, por tanto, se trata de una rentabilidad real (no nominal).

Como tasa de crecimiento a aplicar sobre las rentas futuras, se ha utilizado, para el cálculo del valor razonable, una tasa media del 1,5 %, dependiendo la tasa utilizada para cada inmueble de sus características, su ubicación y del nivel de actividad del aeropuerto.

Como resultado de esta evaluación se han ajustado los valores razonables de estos activos. En este sentido, la dirección del Grupo no estima que existan deterioros significativos distintos al reconocido a 30 de junio de 2016. La disminución que se observa en el valor razonable de las inversiones inmobiliarias a 30 de junio de 2016, respecto del indicado a 31 de diciembre de 2015, viene explicada en gran parte por los traspasos a y desde inmovilizado material antes señalado, que causan, por sí solos, un menor importe en dicho valor de 105.128 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2015 el cálculo del valor razonable de nivel 3 se obtuvo mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo de manera individualizada para cada activo. Las principales hipótesis utilizadas fueron las siguientes:

	<u>31 de diciembre de 2015</u>
Tasa de crecimiento	1,50 %
Tasa de descuento	7-9 % (*)

(*) Rango de tasas de descuento utilizadas para los activos en función de la ubicación, nivel de actividad y categoría del aeropuerto.

Dicha tasa de descuento refleja riesgos específicos en atención a las características del negocio inmobiliario. En la determinación del valor razonable en el ejercicio 2015 de las inversiones inmobiliarias el Grupo realizó el análisis contrato a contrato; para los contratos en vigor se utilizaron las rentas establecidas en los contratos suponiendo que los contratos se cumplirían en los plazos fijados; los flujos se estimaron para diez años y una renta perpetua a partir del año once. Para los activos en proceso de licitación solo se incorporaron aquellos activos sobre los que no existían dudas respecto de su futura contratación y generación de flujo de caja. En el cálculo de los flujos de caja se utilizaron las rentas mínimas garantizadas anuales (en el caso de las licitaciones) o las rentas previstas según condiciones de mercado.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

9 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

El detalle y movimiento a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

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

30 de junio de 2015						
	Valor inicial de la participación	Aportación resultados períodos	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión	Otros	Valor final de la participación
SACSA	3.555	1.033	(1.352)	13	-	3.249
AMP	69.687	2.894	(6.595)	2.539	-	68.525
AEROCALI (*)	4.410	1.580	-	44	(148)	5.886
Total	77.652	5.507	(7.947)	2.596	(148)	77.660

(*) Inversión con control conjunto. A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50 % de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma, concluyendo que existe control conjunto ya que, fundamentalmente, las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modificaron los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo, en el período no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto.

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

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

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

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

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas a fecha 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015, valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
30 de junio de 2016 (*)						
- SACSA	Colombia	37.226	28.002	14.634	3.831	37,89 %
- AMP	México	186.841	3.696	6.629	13.427	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	44.814	27.157	2.807	3.377	50,00 %
30 de junio de 2015 (*)						
- SACSA	Colombia	26.437	17.864	10.838	2.724	37,89 %
- AMP	México	221.209	21.987	15.553	8.683	33,33 %
- AEROCALI	Colombia	26.462	14.691	14.012	3.161	50,00 %

(*) Los estados financieros a 30 de junio de 2016 y 2015 no están auditados. Los estados financieros de AMP y AEROCALI recogen el resultado del mes de junio de 2016 presupuestado. A 30 de junio de 2015 los estados financieros de las asociadas recogen el resultado del mes de junio presupuestado.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Activo no corriente	160.507	192.108
Activo corriente	26.334	29.101
Pasivo no corriente	-	-
Pasivo corriente	3.696	21.987
Ingresos ordinarios	6.629	15.553
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	13.427	8.683
Resultado después de impuestos de las actividades interrumpidas	-	-
Otro resultado global	-	-
Resultado global total	13.427	8.683

10 Instrumentos financieros

a) Instrumentos financieros por categoría

	30 de junio de 2016			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	1.680	1.680
Otros activos financieros	57.230	-	-	57.230
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 11)	312.147	-	-	312.147
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 12)	1.025.933	-	-	1.025.933
Total	1.395.310	-	1.680	1.396.990

	30 de junio de 2016			Total
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 15)	-	-	9.486.026	9.486.026
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 15)	-	-	26.171	26.171
Instrumentos financieros derivados (Nota 10.b)	-	194.916	-	194.916
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 14)	-	-	706.398	706.398
Total	-	194.916	10.218.595	10.413.511

	31 de diciembre de 2015			Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	4.823	4.823
Instrumentos financieros derivados (Nota 10.b)	-	1.280	-	1.280
Otros activos financieros	54.241	-	-	54.241
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 11)	397.730	-	-	397.730
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 12)	556.741	-	-	556.741
Total	1.008.712	1.280	4.823	1.014.815

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2015			Total
	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 15)	-	-	9.929.747	9.929.747
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 15)	-	-	28.672	28.672
Instrumentos financieros derivados (Nota 10.b)	-	73.903	-	73.903
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 14)	-	-	302.195	302.195
Total	-	73.903	10.260.614	10.334.517

b) Instrumentos financieros derivados

	30 de junio de 2016		31 de diciembre de 2015	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés ENAIRE transferidas a AENA – Cob. FE		347		1.686
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	-	184.409	-	72.217
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	10.160	1.280	-
Total	-	194.916	1.280	73.903
Parte corriente	-	43.104	-	42.356
Parte no corriente	-	151.812	1.280	31.547

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015 es el que se muestra en el cuadro anterior.

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

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Permutas de tipo de interés

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

De acuerdo con lo descrito en la Nota 15 existe un contrato de financiación entre la entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. por el que se transfiere la financiación asignada a Aena, S.A. en la aportación de la rama de actividad (ver Nota 1) y las obligaciones que pudieran existir en los contratos con las instituciones financieras que financiaron a la entidad pública empresarial. Las permutas de tipo de interés desglosadas a continuación corresponden a los contratos originales firmados entre ENAIRE y las instituciones financieras correspondientes, siendo el titular de la obligación del cumplimiento de dicho contrato ENAIRE. Como consecuencia de la firma del contrato entre Aena, S. A. y ENAIRE, la valoración y la contabilización del efecto de los contratos de permuta de tipo de interés correspondiente a la financiación entre ambas entidades, se ha realizado en el balance del Grupo.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sus principales características a 30 de junio de 2016 son las siguientes:

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

Sus principales características a 31 de diciembre de 2015 eran las siguientes:

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

De la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende a 255.000 miles de euros, solo se ha transferido a Aena, S.A., hasta el momento de su vencimiento el 15 de marzo de 2016, el 94,9 %; de la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende a 66.500 miles de euros, se transfiere a Aena el 66,67 %. Los importes del principal notional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 30 de junio de 2016 ascienden a 29.556 miles de euros (31 de diciembre 2015: 214.611 miles de euros).

A 30 de junio de 2016, el tipo de interés fijo de la permuta es del 0,98 % (2015: 0,98 % a 2,57 %) y el tipo de interés variable es el EURIBOR 6 Meses (2015: EURÍBOR 3 Meses y 6 Meses). Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y, por tanto, la matriz imputa al Grupo los costes por intereses y amortizaciones de los mismos. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 1.376 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2015: 2.545 miles de euros) (véase Nota 20).

- Derivados de Aena, S.A.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sus principales características a 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,2941 % contra tipo de interés variable	300.000	10-06-15	27-06-15	27-12-18	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable	854.100	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable	3.041.833	10-06-15	15-06-15	15-12-26	10-06-15

Los importes del principal nominal de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 30 de junio de 2016 ascienden a 3.705.552 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 4.095.596 miles de euros).

A 30 de junio de 2016, los tipos de interés fijo por permuta varían entre un 0,2941 % y un 1,1735 % y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses. Las pérdidas y ganancias reconocidas en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 30 de junio de 2016 se irán transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 20.747 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2015: 0 miles de euros) (véase Nota 20).

- Derivados grupo LLAH III

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

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

Con ocasión de la operación de refinanciación descrita en la Nota 15. b, dichos *swaps* fueron cancelados, siendo sustituidos por nuevos *swaps* por el 70 % del nuevo préstamo (159,6 millones de libras de principal nominal), y con nuevo vencimiento a 7 años (con fecha diciembre 2021), de tipo de interés fijo al 1,685 % contra tipo de interés variable y cuyo valor reconocido en pasivo a largo plazo a 30 de junio de 2016 asciende a 10.160 miles de euros (31 de diciembre de 2015: activo a largo plazo de 1.280 miles de euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las características de estos nuevos swaps son las siguientes:

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

11 Clientes y otras cuentas a cobrar

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	409.931	449.012
Derecho de crédito a recibir un inmueble	2.584	-
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(120.606)	(121.742)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	291.909	327.270
Clientes partes relacionadas (Nota 23.e)	1.861	2.871
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas (Nota 23)	-	46.318
Deudores varios y otros activos (*)	24.074	20.742
Personal	387	529
Activos por impuesto corriente	107.840	107.840
Otros créditos con las Administraciones Públicas	23.253	16.973
Total	449.324	522.543
Menos parte no corriente	2.421	-
Parte corriente	446.903	522.543

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

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

A 30 de junio de 2016 existen en este epígrafe 32.025 miles de euros denominados en moneda extranjera, de los cuales 29.818 miles de euros denominados en libras esterlinas (31 de diciembre de 2015: 34.505 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 32.131 miles de euros denominados en libras esterlinas).

En el epígrafe “Derecho de crédito a recibir un inmueble” se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 2.421 miles de euros a 30 de junio de 2016.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Saldo inicial	121.742	126.565
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	(891)	(5.491)
Otros movimientos	(245)	6
Ajuste apremio	-	662
Saldo final	120.606	121.742

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

Adicionalmente a la variación positiva de 891 miles de euros en la provisión de deterioro por operaciones, durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, se han registrado, en el epígrafe de “Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones” de la Cuenta de pérdidas y ganancias, bajas definitivas, de deudas previamente provisionadas, por importe de 6.348 miles de euros, principalmente por incobrabilidad comunicada por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta un total de pérdidas netas de 5.457 miles de euros (ver Nota 19).

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

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

El epígrafe de “Otros créditos con las Administraciones Públicas” recoge a 30 de junio de 2016 un importe de 18.829 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a Aena (31 de diciembre de 2015: 10.790 miles de euros). En el período transcurrido de enero a junio de 2016 Aena ha cobrado 6.112 miles de euros de subvenciones FEDER (ejercicio 2015: 22.287 miles de euros por Subvenciones FEDER). El resto del epígrafe recoge a 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 saldos deudores por impuestos indirectos.

En el epígrafe de “Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas” se venía recogiendo, principalmente, el crédito que Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantenían con ENAIRE en concepto de pagos a cuenta no compensados y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del período en régimen de consolidación fiscal. Tras la ruptura del grupo fiscal, tales saldos han sido liquidados (véase Nota 21). A 31 de diciembre de 2015 la cuenta a cobrar por el total de estos conceptos ascendía a 46.318 miles de euros (véase Nota 13 Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015).

El epígrafe de Deudores varios recoge principalmente periodificaciones por gastos anticipados y deudores no comerciales.

12 Efectivo y equivalentes al efectivo

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Caja y bancos	875.933	556.741
Depósitos en entidades a corto plazo	150.000	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.025.933	556.741

A 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre 2015
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	205	223
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	30.063	16.532

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Las variaciones en el número de acciones y en el importe de capital social y prima de emisión de la Sociedad a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 son las siguientes:

	N.º de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 30 de junio de 2015	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 30 de junio de 2016	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

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

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

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de capital social y prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación de dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 de estos estados financieros intermedios consolidados.

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

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de Aena, S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

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

A 30 de junio de 2016 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible, a 30 de junio de 2016 las participaciones más significativas son las siguientes:

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

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

Tras la aprobación por la Junta General de Accionistas, en su reunión celebrada el 28 de junio de 2016, de la propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2015 efectuada por el Consejo de Administración, que incluía un reparto de dividendo de 406.500 miles de euros, a 30 de junio de 2016 la reserva legal asciende a 184.393 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 103.225 miles de euros) y se incluye en el epígrafe "Ganancias acumuladas". La reserva legal se ha dotado de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que esta alcance, al menos, el 20 % del

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Igualmente, tras dicha aprobación, la Sociedad dota en 2016, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, una reserva de capitalización por importe de 42.405.783,68 euros, resultado de la aplicación de la reducción fijada en el citado artículo a la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2015. Tal dotación origina el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de fondos propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos cinco años. Esto implica que no pueden producirse nuevas distribuciones con cargo a los resultados generados en 2014 por Aena, S.A, aunque esto no impide distribuciones con cargo a resultados generados con posterioridad.

14 Proveedores y otras cuentas a pagar

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Proveedores	506	178
Acreedores varios	177.553	181.253
Acreedores partes relacionadas (Nota 23.e)	29.037	32.882
Proveedores de inmovilizado	72.790	58.785
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 23.e)	687	1.636
Dividendo a pagar (Nota 13)	406.500	-
Personal	19.325	27.461
Pasivos por impuesto corriente	153.434	4.457
Seguridad Social y otros impuestos	122.500	21.070
Anticipos de clientes	130.034	111.966
	1.112.366	439.688

El saldo de este epígrafe crece, respecto al existente a 31 de diciembre de 2015, como consecuencia, principalmente, de la partida “dividendo a pagar”, por importe de 406.500 miles de euros, que corresponde al dividendo aprobado en la Junta de accionistas de Aena del 28 de junio (ver Nota 13), pagado con fecha de 5 de julio, y del Impuesto de Sociedades devengado a 30 de junio de 2015 por el Grupo fiscal constituido por la Sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional (Nota 21), registrado en la partida “Pasivo por impuesto corriente”. Adicionalmente, el epígrafe “Seguridad Social y otros impuestos” recoge a 30 de junio de 2016, en aplicación de la CINIIF 21, los impuestos locales pendientes de pago que, a principio del ejercicio económico de 2016, se devengaron por el importe anual de los gravámenes afectados por dicha norma (ver Nota 19).

A 30 de junio de 2016 se incluyen en este epígrafe 63.058 miles de euros que originariamente se expresan en libras esterlinas (31 de diciembre de 2015: 62.985 miles de euros).

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

El 14 de febrero de 2013, Aena Aeropuertos, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas libres de impuestos y *dutypaid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 30 de junio de 2016 el anticipo a corto plazo asciende a 66.982 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 53.852 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe “Otros pasivos a largo plazo”, asciende a 140.273 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 159.993 miles de euros). El saldo de “Anticipos de clientes” se incrementa a 30 de junio, respecto del saldo existente a 31 de diciembre de 2015, como consecuencia de la estacionalidad propia de la operativa aeroportuaria (ver Nota 2.5).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

15 Deuda financiera

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
No corriente		
Préstamo de ENAIRE (Nota 23)	7.885.558	8.309.601
Préstamos con entidades de crédito	264.809	297.164
Préstamos con accionistas LLAHIII	55.936	62.953
Pasivos por arrendamiento financiero	24.355	26.592
Otros pasivos financieros	84.105	64.174
	8.314.763	8.760.484
Corriente		
Préstamo de ENAIRE (Nota 23)	1.136.859	1.150.231
Préstamos con entidades de crédito	30.788	11.421
Préstamos con accionistas LLAHIII	429	482
Pasivos por arrendamiento financiero	1.816	2.080
Otros pasivos financieros	27.539	33.721
	1.197.431	1.197.935
Total corriente y no corriente	9.512.194	9.958.419

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, corresponden a amortización de principal por importe de 442.982 miles de euros, y, en sentido inverso, 4.172 miles de euros por aumento de los intereses por pagar y 1.395 miles de euros por efecto del coste amortizado. La variación en los préstamos con entidades de crédito y en los pasivos por arrendamiento financiero corresponden a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida “Préstamos con accionistas LLAHIII” se debe exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varía como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en Aena, S.A.

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	30 de junio de 2016	31 diciembre de 2015	30 de junio de 2016	31 diciembre de 2015
Préstamo con ENAIRE (Nota 23)	7.885.558	8.309.601	7.699.956	8.052.886
Préstamos con entidades de crédito	264.809	297.164	264.809	297.164
Préstamos con accionistas LLAH III	55.936	62.953	55.936	62.953
Pasivos por arrendamiento financiero	24.355	26.592	24.355	26.592
Otros pasivos financieros	84.105	64.174	84.105	64.174
Total	8.314.763	8.760.484	8.129.161	8.503.769

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un diferencial del 1,14 % (2015: la curva cupón 0 más un diferencial del 1,14 %) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Deuda financiera con matriz

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
No corriente		
Préstamo de Aena, S.A. con ENAIRE	7.893.403	8.318.422
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(7.845)	(8.821)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	7.885.558	8.309.601
Derivados de cobertura no corriente imputados desde ENAIRE	87	151
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	7.885.645	8.309.752
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	1.107.525	1.125.488
Otros	(1.291)	(1.710)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	30.625	26.453
Subtotal Préstamos con partes relacionadas	1.136.859	1.150.231
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	260	1.535
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	1.137.119	1.151.766
Total	9.022.764	9.461.518

Según se indica en la Nota 20 a) de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015, con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, aun cuando se reconocía que Aena S. A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación.

En Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena, S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

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

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

Mediante estas novaciones, no se alteran las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial “ENAIRE” ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con Aena, S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumían en dicha Nota 20 a) de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

De los 9.371.417 miles de euros anteriores, Aena, S. A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que a 30 de junio de 2016 asciende a un importe de 9.000.928 miles de euros.

Aena cumple los ratios financieros a que se refería la Nota 20 a) de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

Con fecha 9 de febrero de 2016, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016 del Banco de España, a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a los requisitos de Basilea III, estableciendo, entre otros aspectos, la ponderación de riesgo que las entidades prestamistas deben aplicar en sus balances a la deuda con las diversas entidades del sector público.

De acuerdo con dicha Circular, la deuda que ENAIRE, principal accionista de la Sociedad, tiene contraída con diversas entidades financieras y que, a su vez, tiene su reflejo en la deuda coacreditada (deuda espejo) de la Sociedad con ENAIRE, podría dejar de ponderar como riesgo 0 % en los balances de las mismas, a efectos de determinar sus requerimientos de capital.

Si bien la Sociedad está aún llevando a cabo un análisis de la mencionada Circular, en el actual contexto de liquidez y solvencia financiera de la Sociedad el posible impacto de dicha Circular se estima que no sería relevante.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda a corto y largo plazo con el accionista por la financiación de los aeropuertos a 30 de junio de 2016, está incluido en Nota 3.

A 30 de junio de 2016, los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados (véase Nota 3) en un 77 %, aproximadamente, a tipos de interés fijos/fijos revisables, y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al EURIBOR (2015: 80 % de los préstamos y créditos están formalizados a tipo de interés fijos revisables, y el porcentaje restante a tipos variables referenciados al Euríbor).

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

Estos préstamos corresponden a la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. (ADI) y al grupo LLAH III. A 30 de junio de 2016, el total de deudas con entidades de crédito asciende a 295.597 miles de euros (295.096 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 501 miles de euros a ADI), de los cuales 264.809 miles de euros son deuda no corriente (264.642 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 167 miles de euros a ADI) y 30.788 miles de euros son deuda corriente (30.454 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

A 31 de diciembre de 2015, el total de deudas con entidades de crédito ascendía a 308.585 miles de euros (307.918 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III, y 667 miles de euros a ADI), de los cuales 297.164 miles de euros son

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

deuda no corriente (296.831 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 333 miles de euros a ADI) y 11.421 miles de euros son deuda corriente (11.087 miles de euros pertenecientes al grupo LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Miles de euros (ADI)	501	667
Miles de libras esterlinas (grupo LLAH III)	295.096	307.918

A su vez, el importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en libras esterlinas por importe de 46.384 miles de libras (2015: 46.384 miles de libras).

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

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

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

- Préstamo *bullet* a 7 años de 228 millones de libras, para refinanciar el préstamo existente y pagar los costes de refinanciación. Un importe de 10 millones de libras pagadas en las operaciones de financiación y refinanciación figura a 30 de junio de 2015 ajustando el importe en libras del pasivo.
- Línea crediticia de 75 millones de libras para financiar y refinanciar el plan de inversiones.
- Póliza de crédito de 15 millones de libras, para necesidades corporativas y de circulante.

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

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

A 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo, de una central de cogeneración eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto London Luton, que se encuentran registrados como “inmovilizado material” del balance consolidado a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015.

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Libras esterlinas	9.761	11.226

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Pasivos por arrendamiento financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	3.299	2.808
– Entre 1 y 5 años	12.435	12.869
– Más de 5 años	17.068	20.979
	32.802	36.656
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(6.631)	(7.984)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	26.171	28.672

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
– Menos de un año	2.261	2.080
– Entre 1 y 5 años	9.051	8.617
– Más de 5 años	14.859	17.975
Total	26.171	28.672

(d) *Otros pasivos financieros*

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

16 Impuestos diferidos

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Activos por impuestos diferidos:		
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	119.926	96.125
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	38.940	31.751
	158.866	127.876
Pasivos por impuestos diferidos:		
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	98.613	110.200
– Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	7.054	8.561
	105.667	118.761
Activos por impuesto diferido (neto)	53.199	9.115

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

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
A 1 de enero	9.115	(25.277)
Impuesto (cargado)/abonado en cuenta de resultados	4.573	4.940
Impuesto (cargado)/abonado relacionado con componentes del otro resultado global	32.307	6.869
Alta por ruptura grupo fiscal (Nota 21)	-	53.610
Efecto Ley 27/2014	-	20.559
Reclasificaciones	476	1.025
Utilización créditos	(1.167)	-
Diferencias de cambio	7.593	(12.853)
Otros	302	-
Al final del período	53.199	48.873

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Créditos deducciones	Créditos B.I.N.	Otros	Total
A 1 de enero de 2015	71.712	3.034	3.675	-	-	23.708	102.129
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(967)	225	-	-	-	43	(699)
Cargo/ (abono) a otro resultado global	-	-	6.715	-	-	971	7.686
Alta por ruptura grupo fiscal (Nota 21)	-	-	-	36.938	16.672	-	53.610
Efecto Ley 27/2014	20.738	(153)	-	-	-	(26)	20.559
Reclasificaciones	-	-	4.537	-	-	-	4.537
Diferencias de cambio	-	-	42	-	-	860	902
A 30 de junio de 2015	91.483	3.106	14.969	36.938	16.672	25.556	188.724
A 1 de enero de 2016	86.986	1.782	20.011	-	-	19.097	127.876
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(522)	1.145	-	-	-	122	745
Cargo directo a patrimonio neto	-	-	29.785	-	-	2.522	32.307
Utilización de créditos	(1.167)	-	-	-	-	-	(1.167)
Diferencias de cambio	-	-	(191)	-	-	(704)	(895)
A 30 de junio de 2016	85.297	2.927	49.605	-	-	21.037	158.866

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2015	126.526	-	880	127.406
Reclasificaciones	3.512	-	-	3.512
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(5.639)	-	-	(5.639)
Cargo/ (abono) a otro resultado global	-	817	-	817
Diferencias de cambio	-	13.755	-	13.755
A 30 de junio de 2015	138.154	817	880	139.851
A 1 de enero de 2016	117.881	-	880	118.761
Reclasificaciones	(476)	-	-	(476)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.026)	-	-	(4.026)
Cargo/ (abono) a otro resultado global	-	-	-	-
Otros	(318)	-	-	(318)
Diferencias de cambio	(8.274)	-	-	(8.274)
A 30 de junio de 2016	104.787	-	880	105.667

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2016 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto de Sociedades:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente a 1 de enero de 2015	Importe reconocido en 2015	Importe registrado generado en 2015	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2015	Importe reconocido en 2016	Importe aplicado	Importe pendiente a 30.06.2016
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2011	2026	25.769	8.642	-	(34.411)	-	-	-	-
	2012	2027	37.779	-	-	(37.779)	-	-	-	-
	2014	2029	-	-	38.884	(38.884)	-	-	-	-
	2015	2030	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	2031	-	-	-	-	-	4.548	(4.548)	-
Deducción doble imposición internacional	2015	2026	-	-	585	(585)	-	-	-	-
	2016	2027	-	-	-	-	-	300	(300)	-
Recuperación 30 % no deducibilidad amortización (3)	2015	-	-	-	934	(934)	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	-	-	1.167	(1.167)	-
Total			63.548	8.642	40.403	(112.593)	-	6.015	(6.015)	-

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

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

(3) Los 1.167 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en el primer semestre de 2016, no minoran el gasto por impuesto de dicho período dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Notas 21 y 31 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17 Provisiones y contingencias

a) Prestaciones a los empleados

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	7.678	7.579
- Premios de jubilación anticipada	420	405
- Planes de pensiones de prestación definida de grupo LLAH III	33.783	23.154
Pasivos por prestaciones a los empleados	41.881	31.138
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en balance	41.881	31.138
	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:		
- Premios de permanencia	264	288
- Premios de jubilación anticipada	10	13
- Planes de pensiones de aportación definida	11	-
- Planes de pensiones de prestación definida de grupo LLAH III	2.040	2.033
	2.325	2.334
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida de grupo LLAH III	25.073	4.277
- Premios de jubilación anticipada	-	-
	25.073	4.277

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Planes de pensiones de prestación definida grupo LLAH III

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

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2015	137.226	137.226
Gasto/(Ingreso) por intereses	2.461	2.461
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	2.040	2.040
	4.501	4.501
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	25.073	25.073
	25.073	25.073
Diferencias de conversión	(17.490)	(17.358)
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	571	571
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(1.846)	(1.978)
A 30 de junio de 2016	148.035	148.035
	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2015	(114.072)	(114.072)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(2.114)	(2.114)
Rendimiento esperado fondos afectos	(11.059)	(11.059)
	(13.173)	(13.173)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
Diferencias de conversión	13.818	13.818
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan	(2.664)	(2.664)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	1.839	1.839
A 30 de junio de 2016	(114.252)	(114.252)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	33.783	33.783

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 se muestra a continuación:

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

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2015	131.207	74.106	21.959	1.110.328	29.800	24.211	1.391.611
Dotaciones	20.537	16.168	1.106	15.843	14.085	-	67.739
Incremento por descuento	510	-	-	-	-	-	510
Reversiones/Excesos	(6.611)	(4.215)	(285)	(33.436)	-	-	(44.547)
Aplicaciones	(2.038)	(3.596)	(6.987)	(9.881)	(23.822)	-	(46.324)
A 30 de junio de 2015	143.605	82.463	15.793	1.082.854	20.063	24.211	1.368.989

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
No corriente	153.360	1.145.737
Corriente	94.696	119.095
Total	248.056	1.264.832

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 100.361 miles de euros (30 de junio de 2015: 134.505 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, hasta un total de 143.605 miles de euros, durante el primer semestre de 2015 se dotó una provisión medioambiental de 9.100 miles de euros en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama. El saldo de dicha provisión a 30 de junio de 2016 es de 6.384 miles de euros, de forma que el total de la provisión por actuaciones medioambientales a 30 de junio de 2016 asciende a 106.745 miles de euros.

La reversión por importe de 15.449 miles de euros se relaciona fundamentalmente con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 11.196 euros, frente a los 12.407 euros utilizado en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

El resto del incremento en la provisión para actuaciones medioambientales acontecido durante el primer semestre de 2015 se debió, principalmente, al aumento en la estimación de viviendas pendientes de aislar en 652 viviendas

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

relativas al aeropuerto de Tenerife Norte, una vez recibidos de los Ayuntamientos los datos del censo correspondientes a la actualización de la huella acústica. El incremento en Reversiones /Excesos durante dicho período se explica, principalmente, por la disminución, por denegaciones, en el número de viviendas pendientes de aislar en los aeropuertos de Gran Canaria (20 viviendas), Alicante-Elche (46 viviendas) y A Coruña (229 viviendas).

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

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

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

En los aeropuertos en los que se han aprobado servidumbres acústicas (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca), se estima en 321 viviendas (todas ellas correspondientes al aeropuerto de Palma de Mallorca) el número de viviendas en los que se realizarían actuaciones de aislamiento acústico. Dichas actuaciones ya se encuentran incluidas en las provisiones contables realizadas. En el caso de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El Prat, no se incluyen viviendas adicionales, dado que el ámbito delimitado por el escenario de la situación actual de las servidumbres es menor que el abarcado por las isófonas de sus PAAs en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de realización de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, ha finalizado el trámite de información pública de las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, estando pendiente la tramitación de los Reales Decretos de aprobación por parte del Ministerio de Fomento. La estimación del incremento de viviendas a incluir en sus respectivos censos de PAAs es de 2.742 en total para el conjunto de ellos. Dichas viviendas no están contempladas en las provisiones al no haberse aprobado todavía las correspondientes servidumbres acústicas. Para el resto de aeropuertos con más de 50.000 operaciones al año, Gran Canaria, Tenerife Norte y Alicante-Elche, el proceso de actualización y aprobación de las servidumbres acústicas aún no se ha iniciado, estimándose que se dará cumplimiento a la Ley 5/2010 para todos estos aeropuertos en el período 2016-2020.

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

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del período para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el corto o largo plazo. A 30 de junio de 2016 las dotaciones efectuadas por el Grupo correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales (ver, más adelante, apartado c) de esta Nota 17 relativo a pasivos contingentes por reclamaciones de compañías aéreas). A 30 de junio de 2015 las dotaciones efectuadas por el Grupo se correspondían, principalmente, con reclamaciones efectuadas por empresas contratistas de obras.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el período enero-junio de 2016, las reversiones por importe de 6.338 miles de euros corresponden, principalmente, a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con constructoras por importe de 5.092 miles de euros para las que se estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones (1.246 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente en su epígrafe “Exceso de provisiones”.

Durante el período enero-junio de 2015, las reversiones por importe de 4.215 miles de euros correspondieron, principalmente, a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con constructoras por importe de 1.206 miles de euros para las que se estimó que no se derivarían consecuencias económicas desfavorables, por lo que se procedió a revertir dicho importe con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones (3.009 miles de euros) se abonó en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente en su epígrafe “Exceso de provisiones”.

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

Provisiones para impuestos

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

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes.

En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios el Grupo ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 30 de junio de 2016 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 22.717 miles de euros a 30 de junio de 2016, de los cuales 15.981 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 6.736 miles de euros a intereses de demora devengados a 30 de junio de 2016, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (30 de junio de 2015: 75.894 miles de euros, de los cuales 52.910 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 22.984 miles de euros a intereses de demora devengados a 30 de junio de 2015, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones, de los cuales solo eran imputables 926 miles de euros al período de seis meses transcurrido hasta el 30 de junio de 2015).

Adicionalmente, cabe destacar, en particular, la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoce el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Las sentencias se fundamentan en la concurrencia del denominado “silencio administrativo positivo” y anulan, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento, por la que se desestimaban los recursos de alzada interpuestos por los recurrentes frente a las desestimaciones (por silencio administrativo) de sus solicitudes de

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

retasación de las parcelas expropiadas. Esta sentencia había dado lugar a un valor acumulado de la provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio (396.400 miles de euros por el propio Procedimiento 1/2011 citado, siendo el resto del importe correspondiente a otros dos procedimientos relacionados con el anterior: el Procedimiento 66/2011 con un importe provisionado de 351.403 miles de euros, y el procedimiento 427/2011 con un importe de 10.802 miles de euros), que habían tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 204.886 miles de euros a intereses de demora devengados, que habían tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (30 de junio de 2015: 938.832 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tenían como contrapartida mayor valor de terrenos, y 180.227 miles de euros a intereses de demora devengados a 30 de junio de 2015, que tenían como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones, de los cuales solo eran imputables 13.276 miles de euros al período de seis meses transcurrido hasta el 30 de junio de 2015).

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

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

En resumen, del total de reversiones señalado en esta provisión, por importe de 985.464 miles de euros, 770.788 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -214.676 miles de euros- se han abonado en la cuenta de resultados intermedia consolidada, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones” (30 de junio de 2015: total de 33.436 miles de euros, de los cuales 21.985 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -11.451 miles de euros- se abonaron en la cuenta de resultados intermedia consolidada, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones”).

Existen provisiones adicionales por importe de 36,8 millones de euros, correspondientes a otros contenciosos menores en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en otros aeropuertos de la red.

El gasto de intereses por expropiaciones a 30 de junio de 2016, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas y los 12.108 miles de euros de dotaciones efectuadas, tiene un efecto positivo en la cuenta de pérdidas y ganancias, ascendiendo a -202.568 miles de euros (30 de junio de 2015: 3.316 miles de euros) (véase Nota 20).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para los ejercicios 2015 y 2016, establecen incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena. A 30 de junio de 2016 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a un saldo de 35.518 miles de euros (30 de junio de 2015: 20.063 miles de euros).

c) Pasivos contingentes

A 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, el Grupo está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. A 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015, el Grupo mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre del período finalizado en dicha fecha, no es posible cuantificar.

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideran vulnerado sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron el recurso contencioso-administrativo 109/2004 contra Aena, S.A., 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). De momento, ningún Tribunal ha acordado esta medida.

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

Posteriormente, han tenido lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que han sido recurridos por 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 fecha 2 de diciembre de 2014 (el "Auto de 2 de diciembre de 2014"), notificado a ENAIRE y a Aena, S.A. el 5 de diciembre de 2014, mediante el cual (i) declara no ejecutada la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, dado que concluye que la lesión del derecho fundamental por la intensidad provocada por los sobrevuelos permanece; y (ii) acuerda, como medida de ejecución de la misma, una reducción del número de sobrevuelos de la urbanización Ciudad Santo Domingo del 30 %, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.

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

- La reducción del 30 % del número de sobrevuelos deberá ser iniciada en un plazo no superior a dos meses desde la notificación del Auto de 2 de diciembre de 2014, debiendo informarse a la Sala de la fecha de inicio. Este plazo vencería el 5 de febrero de 2015.
- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena, S.A. y el Ministerio de Fomento deberán informar a la Sala en el plazo de un mes sobre la incidencia de la medida de la situación acústica de la urbanización. En ese mismo plazo de un mes, los recurrentes podrán aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

El Auto de 2 de diciembre de 2014 ha sido recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del Auto de 2 de diciembre de 2014. Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el TSJ ha accedido a la suspensión interesada de modo que, en el momento presente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas puede seguir operando en las mismas condiciones en las que lo hacía hasta la fecha, sin que sea necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producen sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos sean un 30 % inferiores a los existentes en el año 2004. Con fecha 9 de abril de 2015, el TSJ de Madrid desestimó todos los recursos de reposición frente al auto de 2 de diciembre de 2014; con fecha 27 de abril de 2015 Aena y ENAIRE presentaron la preparación del recurso de casación y con fecha 15 de junio se ha recibido Diligencia de Ordenación teniendo por preparado el recurso, concediendo plazo para su interposición. El recurso de casación de Aena ha sido interpuesto con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas, han sido admitidos por Providencia del TS de fecha 9 de mayo de 2016; en este momento, las partes han sido emplazadas para formular oposición a esos recursos. El plazo para formular la oposición vence el día 1 de julio. Adicionalmente, los vecinos han recurrido en casación el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30 %.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Dicho recurso de casación ha sido admitido por Auto del TS de 9 de mayo de 2016. Aena fue emplazada para formular oposición a esos recursos de casación contra el Auto de 18 de diciembre de 2014, habiendo formulado ya dicha oposición con fecha 1 de julio. Las actuaciones se encuentran pendientes de señalamiento para votación y fallo.

La Sociedad está analizando las medidas a adoptar para mitigar el posible impacto económico de una potencial sentencia desfavorable.

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

Expropiaciones

Asimismo, la Sociedad se encuentra inmersa en juicios de reclamaciones a raíz de las expropiaciones realizadas que a 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015 no podían cuantificarse ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

Actividades comerciales

A 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015 el Grupo mantiene controversias legales con distintas empresas hosteleras y de restauración con concesiones en aeropuertos de la red Aena que están o bien pendientes de sentencia en firme o bien se encuentran en suspenso a la espera de un posible acuerdo entre las partes.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente al Grupo, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección del Grupo no estima probable que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

Reclamaciones a Ayuntamientos

A 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015, el Grupo mantiene controversias legales con Ayuntamientos por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena, S.A., en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el período 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas estas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. En la actualidad han presentado desistimientos el 97 % de las compañías. Adicionalmente:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A fecha 30 de junio de 2016, diversas compañías aéreas han presentado 38 recursos contencioso-administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías en el Tribunal Económico-Administrativo Central.

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

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

Contingencias laborales

Existen diversos procedimientos sobre el despido de trabajadores, tanto de Aena como de contratadas, que se encuentran en distintas fases de tramitación, sin que puedan darse por finalizados, al no haber recaído sentencia o no ser esta firme.

En el supuesto de que recayeran sentencias desfavorables para Aena, declarando la improcedencia de los despidos, y que se optara por la readmisión, supondría que la Sociedad debería abonar los salarios de tramitación correspondientes a los trabajadores. En caso de que se optara por la extinción de la relación, implicaría abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en aquellos despidos anteriores al 12 de febrero de 2012, supondría, adicionalmente, el abono de los salarios de tramitación.

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

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

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

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

Otras reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 30 de junio de 2016 la dirección del Grupo dominante estima que no serían significativos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena, S.A. para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. Dicho marco está constituido, principalmente, por un lado, por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Ley 21/2003), en la redacción dada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y, por otro lado, por el Real Decreto ley 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y la Ley 3/2013, de 4 de junio, por el que se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Como resultado de este nuevo marco regulatorio, una parte significativa de los ingresos de Aena, S.A. tienen consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público que, en consecuencia, deben establecerse, actualizarse y modificarse mediante una norma con rango de ley. Adicionalmente, la actualización o modificación de la mayor parte de estas prestaciones está sometida, primero, a un procedimiento de transparencia y consulta con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias y, segundo, a un procedimiento de supervisión por parte de la autoridad de supervisión.

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

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

Con fecha 13 de mayo de 2015 Aena ha interpuesto recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de fecha 23 de abril de 2015 de la CNMC. En dicho Acuerdo, la CNMC establece que la contabilidad que debería utilizarse de base para la actualización de tarifas para el año 2016 debería reflejar de un modo distinto a cómo se había hecho en el ejercicio anterior los “costes derivados de los ingresos comerciales generados por un mayor volumen de tráfico”. De conformidad con el Acuerdo impugnado, esa consecuencia derivaría de que parte de los costes que se realizan en las terminales aeroportuarias, y que venían contabilizándose como costes de la actividad aeroportuaria regulada, aprovecharían a las actividades comerciales y deberían considerarse costes de estas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja (*dual till*), la reasignación de costes de actividades reguladas a comerciales que defiende el Acuerdo impugnado se corresponde al 40 % de la cantidad de 69,8 millones de euros, esto es, a una variación de 27,9 millones de euros. Este recurso ha sido declarado inadmisibile en primera instancia por los Autos de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015 de la Audiencia Nacional, que Aena ha recurrido en casación ante el Tribunal Supremo. Este recurso de casación está pendiente de resolución.

Con fecha 23 de julio de 2015, la CNMC dictó la Resolución por la que se aprueba la Propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2016 y se establecen medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Esta Resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de 23 de abril de 2015, a efectos de la propuesta de revisión tarifaria que se ha sometido a su aprobación por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2016. Contra esta Resolución, la Sociedad ha interpuesto recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. La tramitación de este recurso contencioso-administrativo ha quedado suspendida hasta la resolución del recurso de casación interpuesto por Aena contra los Autos de la Audiencia Nacional de 29 de julio y 10 de noviembre de 2015.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

18 Subvenciones

Sin cambios significativos respecto a las cifras consignadas en las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2015. La imputación a resultados durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendió a 20.092 miles de euros (30 de junio de 2015: 19.969 miles de euros).

19 Otros gastos de explotación

A 30 de junio de los ejercicios 2016 y de 2015, el detalle de los Otros gastos de explotación es el siguiente:

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Arrendamientos y cánones	2.997	2.519
Reparación y conservación	126.094	119.037
Servicios profesionales independientes	16.216	15.770
Servicios Bancarios	541	2
Relaciones Públicas	2.508	2.595
Suministros	45.996	48.020
Otros servicios	68.761	68.341
Seguridad	65.946	58.029
Tributos	146.827	149.113
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 11)	5.457	155
Otros gastos de gestión corriente	28.470	24.192
Otros gastos de explotación	509.813	487.773

Como consecuencia de la consolidación por integración global del grupo LLAH III desde 16 de octubre de 2014, el epígrafe de “Otros gastos de explotación” recoge, en los primeros seis meses del ejercicio 2016, 45.825 miles de euros con origen en dicha participada, de los cuales 23.373 miles de euros están incluidos en el epígrafe “Otros gastos de gestión corriente” (30 de junio de 2015: 43.477 miles de euros con origen en dicha participada, de los cuales 22.557 miles de euros están incluidos en el epígrafe “Otros gastos de gestión corriente”). En este epígrafe de “Otros gastos de gestión corriente” se recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Nota 7), por importe de 23.358 miles de euros (30 de junio de 2015: 19.988 miles de euros) y también la dotación, efectuada en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, a la provisión por responsabilidades relacionada con reclamaciones de compañías aéreas por importe de 4.111 miles de euros (ver Nota 17).

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

Por aplicación de la CINIIF 21, se ha reconocido en la partida de Tributos a principio del ejercicio económico de 2016 el importe anual de los gravámenes afectados por dicha norma, por un importe de 145.104 miles de euros (2015: 144.289 miles de euros).

A 30 de junio de 2016 se han recuperado saldos provisionados con clientes por importe de 9.622 miles de euros y se han deteriorado y dado de baja créditos comerciales por importe de 15.079 miles de euros (30 de junio de 2015: 7.868 miles de euros y 8.023 miles de euros, respectivamente).

El incremento en el epígrafe de Seguridad se debe a la entrada en vigor de nueva normativa de inspección de equipaje de mano desde el mes de marzo de 2015. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, los “Otros gastos de explotación” se han mantenido en comparación con el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2015, como consecuencia de la continuidad en la aplicación de las medidas de eficiencia y operativas implantadas a lo largo de los últimos años. En concreto, las medidas más importantes han permitido racionalizar y optimizar los costes

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

en los siguientes servicios: mantenimiento, vigilancia privada, transporte de lanzaderas en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en Barcelona-El Prat, información al público, eficiencia energética, asistencias técnicas y en otros conceptos de gastos (comunicaciones, material de oficina, etc.).

20 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los “Ingresos/ (Gastos) financieros netos” para los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y de 2015 es el siguiente:

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(11.833)	(26.869)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(44.675)	(91.467)
Actualización de provisiones (Nota 17)	(230)	(581)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	369	1.749
Total gastos financieros	(56.369)	(117.168)
	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 23. c)	3.484	250
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones (Nota 17.b)	202.568	-
Otros ingresos financieros	1.448	1.467
Total ingresos financieros	207.500	1.717
	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(7.961)	6.351
Deterioro activos financieros disponibles para la venta (Nota 23.c)	(3.143)	-
Liquidación Raesa (Nota 2.2)	-	97
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo (Nota 10)	(22.124)	(2.545)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(33.228)	3.903
Ingresos/(Gastos) financieros netos	117.903	(111.548)

Los importes más significativos en el período de seis meses cerrado a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 corresponden a los gastos financieros por los préstamos con ENAIRE.

El epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” incluye 9.992 miles de euros en el primer semestre de 2016 (primer semestre de 2015: 9.874 miles de euros) consecuencia de la consolidación por integración global del grupo LLAH III; así como 253 miles de euros de intereses provisionados por posibles responsabilidades en litigios (30 de junio de 2015: 12.789 miles de euros). A 30 de junio de 2015 también se incluían en este epígrafe gastos financieros de intereses de demora en contenciosos expropiatorios por importe de 3.316 miles de euros (Nota 17.b).

La disminución de los gastos financieros del préstamo con ENAIRE se debe al descenso en la deuda media y al descenso del tipo de interés medio. La deuda media disminuye debido a que el Grupo genera suficiente flujo de efectivo para atender a sus compromisos de pago sin recurrir a nueva deuda. El descenso en los tipos de interés se debe a la bajada de los tipos de referencia Euríbor 3 m y 6 m y a la política de revisión de tipos de interés (ver Nota 3).

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

El epígrafe de ingresos financieros recoge beneficios por 202.568 miles de euros procedentes de intereses de demora en contenciosos expropiatorios (Nota 17).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21 Impuesto sobre las ganancias

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(165.128)	(87.302)
Efecto Ley 27/2014	-	20.558
Otros ajustes	(1.590)	(1.091)
Total impuesto corriente	(166.718)	(67.835)
Impuesto diferido (Nota 16)	4.573	4.940
Deducciones generadas y activadas (Nota 16)	4.848	36.853
Impuesto sobre las ganancias	(157.297)	(26.042)

A 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015, los otros ajustes corresponden principalmente a ajustes negativos de ejercicios anteriores del grupo LLAH III y a ajustes negativos en la participada ADI.

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

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

Como consecuencia de esta reducción del tipo de gravamen general y del resto de modificaciones incorporadas por la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, a 30 de junio de 2015 se procedió a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión, registrando los siguientes impactos:

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 20.558 miles de euros, que se cargan, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance de situación) (ver Nota 16).
- Un cargo al epígrafe "Operaciones de cobertura" del Patrimonio neto por un importe de 401 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Resultado antes de impuestos	646.481	295.541
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(161.620)	(82.751)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	1.904	1.542
- Ingresos no sujetos a impuestos	-	3.544
- Efecto menores tasas aplicables a grupo LLAH III	(184)	(1.140)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(173)	(233)
- Utilización de bases imponible negativas no registradas	-	-
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal (nota 16)	4.848	36.853
- Efecto Ley 27/2014	-	20.558
- Ajustes negativos al impuesto	(1.588)	(1.091)
- Otros	(484)	(3.324)
Gasto por impuesto	(157.297)	(26.042)

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 25 % (2015: 28 %), salvo por los resultados correspondientes al grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 20 % (2015: 20,25 %).

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

	30 de junio de 2016			30 de junio de 2015		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	(122.364)	29.785	(92.579)	(25.357)	5.898	(19.459)
Ganancias y pérdidas actuariales	(14.014)	2.522	(11.492)	(4.856)	971	(3.885)
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-
Otro resultado global	(136.378)	32.307	(104.071)	(30.213)	6.869	(23.344)
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 16)	-	32.307	-	-	6.869	-
	(133.378)	32.307	(104.071)	(30.213)	6.869	(23.344)

Otros asuntos:

Según se indicaba en la Nota 2.18 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015, la salida a Bolsa de la Sociedad, mediante la OPV del 49 % del capital de Aena S.A. (véase Nota 1), supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena, S.A., frente al 100 % que disponía anteriormente.

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

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal AENA al cual pertenecían, junto a ENAIRE, como sociedades dependientes Aena y Aena Desarrollo Internacional, y de acuerdo con la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de Abril del 2015 Aena comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.A.U. El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunica la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

compuesto por AENA, S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2015 como Grupo Fiscal.

En consecuencia, los saldos deudores por deducciones pendientes de aplicar y por créditos por bases imponibles negativas que, en el seno del Grupo fiscal, poseía Aena, S.A. frente a ENAIRE, y que, por tanto, figuraban en el epígrafe de “Otras cuentas a cobrar” del Balance de Situación, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la Hacienda Pública, por lo que desde dicha fecha se reclasificaron al epígrafe “Activos por impuestos diferidos”. A 30 de junio de 2016, dichos saldos han sido ya liquidados (véase Nota 11 y 16).

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 30 de junio de 2016, está abierto el período de prescripción comprendido entre el 31 de mayo de 2012 y el 31 de mayo de 2016 para todos los impuestos.

La entidad pública empresarial ENAIRE, cabecera del anterior grupo fiscal, tiene abierto el período de prescripción del Impuesto sobre Sociedades: ejercicios de 2011 a 2015, Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas: ejercicios de 2012 a 2015; Impuesto sobre el Valor Añadido: ejercicios de 2012 a 2015; Impuesto General Indirecto Canario: ejercicios de 2012 a 2015 y el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación: ejercicios de 2012 a 2015.

Los administradores de Aena consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a los Estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Asimismo se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2016.

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

22 Resultados por acción

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

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Resultado atribuible a los accionistas (miles de euros)	492.300	275.563
N.º medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	3,28	1,84

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio, teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 30 de junio de 2016 y de 2015 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23 Transacciones con partes vinculadas

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

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

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Prestación de servicios:		
- Entidad pública empresarial “ENAIRES”	687	1.632
- Empresas asociadas	3.054	3.193
- Empresas vinculadas	61	20
Total	3.802	4.845

(b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
Servicios recibidos:		
- Entidad pública empresarial “ENAIRES”	73.084	72.740
- Empresas vinculadas	6.098	6.522
Total	79.182	79.262
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas vinculadas	2.366	1.926
Total	2.366	1.926

El importe del servicio recibido de ENAIRES corresponde principalmente a servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta. A 30 de junio de 2016 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 72.721 miles de euros (30 de junio de 2015: 72.740 miles de euros). También se recoge en este epígrafe la contraprestación abonada por Aena en concepto de autorización especial de uso temporal del edificio de oficinas sito en Arturo Soria, titularidad de ENAIRES, por importe de 471 miles de euros por el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 (30 de junio de 2015: 0 miles de euros).

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	30 de junio de 2016	30 de junio de 2015
- Empresas vinculadas	3.484	250
Total	3.484	250

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

Adicionalmente, en el primer semestre de 2016 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 250 miles de euros (30 de junio de 2015: 250 miles de euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Véanse dividendos recibidos de asociadas en Nota 9.

Durante el primer semestre de 2016 la sociedad dependiente LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 5.200 miles de GBP (6.836 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional ha percibido 3.486 miles de euros, y el resto, 3.350 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 24 Otra Información.

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

	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	1.571	2.374
- Vinculadas	2	3
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	288	494
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 12)	1.861	2.871
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Vinculadas	5.481	7.031
- Entidad pública empresarial "ENAIRES"	24.243	27.487
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 14)	29.724	34.518

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar con la Sociedad dominante última que surgen por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal, hasta el momento de la ruptura del grupo fiscal con ENAIRES (Nota 21), se venían incluyendo, junto a los saldos por deducciones fiscales activadas, en "Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas" (véase Nota 11). Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe b). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" (véase Nota 14). Las cuentas a pagar no devengan intereses. Las cuentas a pagar con la Sociedad dominante última que surgían por el impuesto de sociedades presentado en régimen de consolidación fiscal, hasta el momento de la ruptura del grupo fiscal con ENAIRES, se venían incluyendo en "Otras cuentas a pagar con partes vinculadas", por valor a 30 de junio de 2015 de 2.152 miles de euros.

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

24 Otra información

Plantilla media

El número de empleados a 30 de junio de los ejercicios 2016 y 2015 por categorías y sexos de las sociedades que se integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2016 ^(*)			30 de junio de 2015 ^(*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	8	2	10	7	2	9
Directivos y titulados	837	609	1.446	832	600	1.432
Coordinadores	806	282	1.088	832	290	1.122
Técnicos	2.913	1.434	4.347	2.914	1.425	4.339
Personal de apoyo	551	467	1.018	517	437	954
	5.115	2.794	7.909	5.102	2.754	7.856

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2016 ascendió a 756 (primer semestre 2015: 687)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La integración en los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2016 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 714 empleados (30 de junio de 2015: 615 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2016, estaba formado por 11 hombres y 4 mujeres (primer semestre 2015: 11 hombres y 4 mujeres).

A 30 de junio de 2016 el Grupo cuenta con una plantilla media de 114 empleados con discapacidad (primer semestre 2015: 114).

Retribución de la Alta Dirección y de los administradores

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2016 y 2015 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2016			30 de junio de 2015		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	585	-	585	514	-	514
Dietas	13	68	81	9	95	104
Primas de seguros	4	-	4	3	-	3
Total	602	68	670	526	95	621

Situaciones de conflictos de interés de los administradores

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

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

A 30 de junio de 2016 y a 31 de diciembre de 2015 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario, género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 30 junio de 2016 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

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

Gobierno de Canarias

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con fecha 10 de febrero el Tribunal Supremo dictó sentencia favorable, desestimando la pretensión del Gobierno Canario.

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

Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 30 de junio de 2016 ascienden a 333,3 millones de euros (31 de diciembre de 2015: 303,6 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2016 ascienden a 477 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 1.126 miles de euros).

El 27 de marzo de 2013 el grupo TBI vendió su participación en Cardiff International Airport Limited a WGC Holdco Limited, quedando TBI sujeta a ciertas garantías como vendedor (la Garantía). El 29 de diciembre de 2015 Abertis sustituyó a TBI en la Garantía. Dada la participación de Aena Internacional en ACDL, el 15 de febrero de 2016 Abertis y Aena Internacional suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional se compromete, en caso de que Abertis esté obligada a pagar alguna suma bajo la Garantía, a abonarle el 10 % de dicha suma hasta un importe máximo de 2.941 miles de libras, que es el 10 % del importe total garantizado. La vigencia de este compromiso es hasta el 31 de enero de 2018, fecha en que expira la Garantía.

25 Hechos posteriores a la fecha del balance

No se han producido hechos significativos posteriores a 30 de junio de 2016 y hasta la fecha de formulación de los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados.



**Informe de Gestión consolidado
correspondiente al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016**

AENA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Webcast / Conference-call:

Miércoles, 27 de julio de 2016

13:00 horas (hora local de Madrid)

<http://edge.media-server.com/m/p/eth5hbde>



Teléfonos:

España: +34 91 453 34 45

Reino Unido: +44 (0) 203 427 1911

EE.UU.: +1718 971 5738

- 1. Resumen ejecutivo**
- 2. Entorno macroeconómico y datos de actividad**
 - 2.1 Situación macroeconómica y del sector
 - 2.2 Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España
 - 2.3 Análisis del tráfico de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas
 - 2.4 Actividad comercial
- 3. Áreas de negocio**
 - 3.1 Segmento aeronáutico
 - 3.2 Segmento comercial
 - 3.3 Segmento fuera de terminal
 - 3.4 Segmento internacional
- 4. Cuenta de resultados**
- 5. Inversiones**
 - 5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación
- 6. Balance**
 - 6.1 Activo neto y estructura de capital
 - 6.2 Evolución de la deuda financiera neta
- 7. Flujo de Caja**
- 8. Riesgos operativos y financieros**
 - 8.1 Descripción de los principales riesgos operativos
 - 8.2 Descripción de los principales riesgos financieros
- 9. Principales litigios**
- 10. Recursos humanos**
 - 10.1 Datos de plantilla
 - 10.2 Igualdad
 - 10.3 Selección
 - 10.4 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento
- 11. Responsabilidad Corporativa**
 - 11.1 La protección del entorno
 - 11.2 Desempeño social
- 12. Contratación**
 - 12.1 Contratación general de proveedores
 - 12.2 Contratación comercial de clientes
- 13. Evolución bursátil**
- 14. Otros hechos**

ANEXOS:

- I. Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016**
- II. Resumen de Hechos Relevantes**

1. RESUMEN EJECUTIVO

Aena, S.A. continúa en el proceso de revisión y elaboración por parte del regulador, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del primer marco regulatorio quinquenal de la compañía en España. El 22 de diciembre de 2015 la Compañía hizo pública su propuesta inicial para este marco, o “DORA” (Documento de Regulación Aeroportuaria), que fue objeto de un exhaustivo proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que agrupan a sus principales clientes. Como resultado de este proceso de consultas, el 8 de marzo de 2016, Aena, S.A. envió a la DGAC su propuesta final de DORA, en la que se incorporó una propuesta de congelación tarifaria para el periodo 2017-2021 (ambos incluidos). La propuesta de congelación resultó de la aplicación de la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014, que impone la congelación como techo de la evolución de las tarifas hasta el año 2025.

A continuación se incluye una tabla que recoge los elementos más relevantes que sirvieron de base para el establecimiento de la propuesta de congelación tarifaria, manteniendo la decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Sociedad el pasado 22 de diciembre de 2015.

Propuesta presentada el 8 de marzo de 2016

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gastos de explotación (M€)		1.816,4	1.831,1	1.824,7	1.851,0	1.876,2
Margen de explotación comercial asociado a la actividad regulada (M€)		(129,8)	0,0	0,0	0,0	0,0
Coste de capital (M€)		923,7	881,3	865,5	856,5	849,7
BAR ⁽¹⁾ media de la actividad aeroportuaria (M€)		10.729,1	10.491,3	10.303,9	10.196,1	10.116,0
CMPCAII ⁽²⁾				8,4%		
Tráfico estimado (M pasajeros)	220,3	225,8	230,4	234,2	237,6	240,4
Componente X				1,94%		

⁽¹⁾ Base de Activos Regulada

⁽²⁾ Coste Medio Ponderado de Capital

Tal y como se ha citado, esta propuesta está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido por la Ley 18/2014 por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final. Tal y como establece la regulación vigente, la DGAC enviará su propuesta final al Ministerio de Fomento para su revisión y aprobación antes del 30 de septiembre de 2016, previo informe de la “CNMC” (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). En este sentido, el 21 de junio de 2016, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control al amparo del nuevo marco establecido por la citada Ley 18/2014 en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período DORA en un -2,02% anual (frente a la propuesta tarifaria de congelación de tarifas de Aena).

En relación con el marco tarifario, el 1 de marzo de 2016 entró en vigor la nueva tarifa aeroportuaria aplicable a este ejercicio, aprobada por la Ley General de Presupuestos de 2016. Esta nueva tarifa supone una reducción del 1,9% respecto a la vigente en el ejercicio anterior.

Por lo que se refiere a la evolución del negocio en el primer semestre de 2016, la red de aeropuertos de Aena continúa mostrando un crecimiento de tráfico por encima de las expectativas, si bien el ritmo de crecimiento se está suavizando a medida que avanza el año. En este periodo el tráfico de pasajeros creció un 12,2% hasta alcanzar cerca de 110,6 millones en su conjunto (incluyendo el aeropuerto de Luton con un tráfico de 6,7 millones de pasajeros y un incremento del 20,6%).

El crecimiento en la red de aeropuertos de Aena en España (11,7% hasta los 103,9 millones de pasajeros) supone un record de tráfico histórico en el primer semestre y se ha reflejado tanto en el tráfico nacional que crece un 11,3% (31,8 millones de pasajeros) como en el tráfico internacional, que supera los 71,6 millones, con un incremento del 11,8%, y es generalizado en los principales aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas (8,6%), Barcelona-El Prat (12,7%), Palma de Mallorca (11,2%), Málaga-Costa del Sol (14,6%), Gran Canaria (14,2%) y Alicante-Elche (16,1%).



Esta positiva evolución del tráfico se ha traducido en un incremento de los ingresos aeronáuticos ordinarios del 7,2% considerando que la entrada en vigor de la reducción del 1,9% fue el 1 de marzo y que ha supuesto un impacto acumulado de 15,8 millones de euros hasta el 30 de junio de 2016. Destaca igualmente, el aumento de los ingresos totales de las actividades comerciales (+12,3% en el período), tanto dentro como fuera de terminal. Dicho incremento se debe a la realización de nuevos concursos con mejoras de las condiciones contractuales incluyendo los mínimos anuales garantizados, el incremento de las superficies comerciales, el incremento de las ventas, las estrategias de pricing y marketing y la consolidación del nuevo modelo de negocio de aparcamientos y salas VIP, entre otras acciones.

Por otra parte, los ingresos de la actividad internacional reflejan la buena evolución del tráfico tanto del aeropuerto de Luton (Reino Unido) como del resto de aeropuertos en los que Aena, S.A. tiene participaciones minoritarias, lo que ha permitido que los ingresos de explotación alcancen en este segmento, los 102,7 millones de euros, con una aportación de Luton al EBITDA de 31,9 millones de euros.

Aena, S.A., continúa basando sus resultados en tres pilares fundamentales; el incremento del volumen de los ingresos, la mejora de la eficiencia en la gestión y la contención de los costes. Estos esfuerzos se reflejan en la mejora en la eficiencia, materializada en la contención en los gastos operativos (Aprovisionamientos, Gastos de personal y Otros gastos de explotación) de la Compañía en los últimos años y que se prolonga durante 2016, si bien se ha alcanzado unos niveles de eficiencia que no dejan margen a una mejora significativa en el futuro. En el primer semestre de 2016, la base de costes operativos comparable (excluyendo Luton) se ha incrementado en 16,8 millones de euros (+3,4%), mientras que el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros ha sido del +11,7%.

En relación con la ejecución de las inversiones necesarias, concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se da continuidad a un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio. En el primer semestre de 2016 la inversión pagada ascendió a 123,4 millones de euros (esta cifra incluye 23,3 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton).

La continuidad del conjunto de medidas llevadas a cabo tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, consolida la reestructuración de la Compañía y afianza su rentabilidad, aumentando el EBITDA hasta 931,7 millones de euros al cierre del primer semestre de 2016, lo que supone un crecimiento del 12,7% frente al mismo periodo de 2015 y supone alcanzar un margen de EBITDA del 53,8% que se ve impactado principalmente por la estacionalidad de la actividad, debido a que en el primer semestre la actividad de pasajeros es menor que en el segundo semestre.

A su vez, Aena, S.A. ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 646,5 millones de euros frente a 295,5 millones de euros en el mismo periodo de 2015, mientras que el beneficio neto asciende a 492,3 millones de euros en el primer semestre de 2016, un 78,7% superior al registrado en el mismo periodo del año anterior (275,6 millones de euros). Este incremento se justifica por la evolución positiva del negocio y por la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (204,9 millones de euros).

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en un significativo incremento del flujo de caja operativo hasta los 999,9 millones de euros frente a los 786,3 millones de euros en la primera mitad de 2015 (incremento del 27,2%) y en la reducción de sus niveles de endeudamiento, que han llevado a reducir el ratio de Deuda Financiera Neta a EBITDA (según lo establecido en los contratos de novación de la deuda para el cálculo de los covenants) de 4,5x en 2015 a 3,9x al cierre del primer semestre de 2016.

La evolución de la cotización de Aena, S.A. durante los seis primeros meses de 2016, ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del citado periodo del 13,5% hasta los 118,25 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 12,3%. Durante el citado periodo la acción de Aena, S.A. alcanzó un máximo de 125,25 euros y un mínimo de 94,07 euros por acción.

2. ENTORNO MACROECONÓMICO Y DATOS DE ACTIVIDAD

2.1 Situación macroeconómica y del sector

La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB español registra un crecimiento del 0,8% en el primer trimestre de 2016, lo que supone la confirmación de la recuperación de la economía española iniciada en 2014 (con un crecimiento del PIB del 1,4%) y en 2015 (+3,2%), después de 3 años consecutivos de recesión.

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

Los indicadores relacionados con el turismo han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, durante los cinco primeros meses de 2016 visitaron España 25,2 millones de turistas internacionales, un 11,4% más que en el mismo periodo de 2015.

Los principales países emisores en lo que va de año son Reino Unido (con 5,8 millones de turistas y un incremento del 16,1% respecto a los cinco primeros meses de 2015), Alemania (con 3,8 millones de turistas y un crecimiento del 5,6%) y Francia (con 3,7 millones de turistas y un aumento del 7,6%). Respecto a los países de procedencia y tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), conviene resaltar que en 2015, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido suponen aproximadamente el 17,5% del tráfico total de pasajeros de la red de Aena en España.

Por comunidades, Cataluña es el primer destino de los turistas (5,9 millones, +4,1% respecto al mismo periodo de 2015), seguida de Canarias (5,4 millones, +11,0%) y Andalucía (3,7 millones, +18,1%)

Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante estos primeros cinco meses de 2016, 20,7 millones (el 82,2% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 15,6% se desplazaron por carretera, y el 2,2% utilizaron otros medios de transporte (puertos y tren). Dicho esto, no hay que olvidar la posición relevante de España como puerta de entrada y salida de Latinoamérica por vía aérea.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Mayo 2016

2.2 Tráfico de la red de aeropuertos de Aena en España

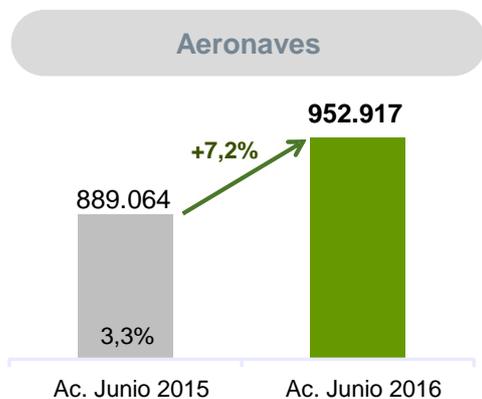
Durante el primer semestre de 2016 el tráfico de pasajeros creció un 11,7% hasta alcanzar casi 103,9 millones en la red española de aeropuertos de Aena. El crecimiento se ha moderado respecto al del primer trimestre y, aunque robusto, continúa viéndose favorecido por la inestabilidad en los principales destinos turísticos en el Mediterráneo y la actual situación del bajo precio del combustible.

La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantiene en línea con el primer semestre de 2015 en un 69% y un 31% respectivamente, y el crecimiento de los pasajeros internacionales (+11,8%) y del tráfico nacional (+11,3%) también se modera respecto al primer trimestre de 2016.

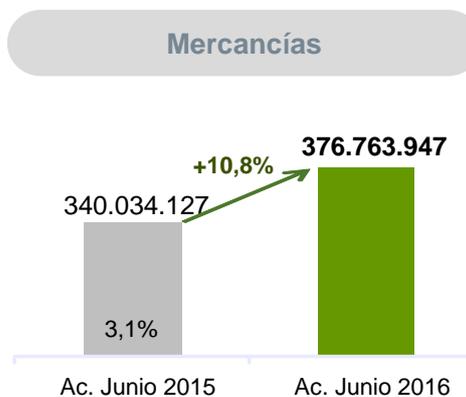
El tráfico de pasajeros acumulado durante los últimos doce meses alcanza la cifra de 218,3 millones de pasajeros con un crecimiento del 8,9%.



En lo relativo al número de aeronaves, se han registrado cerca de 953.000 operaciones, lo que supone un incremento del 7,2% respecto al primer semestre de 2015.

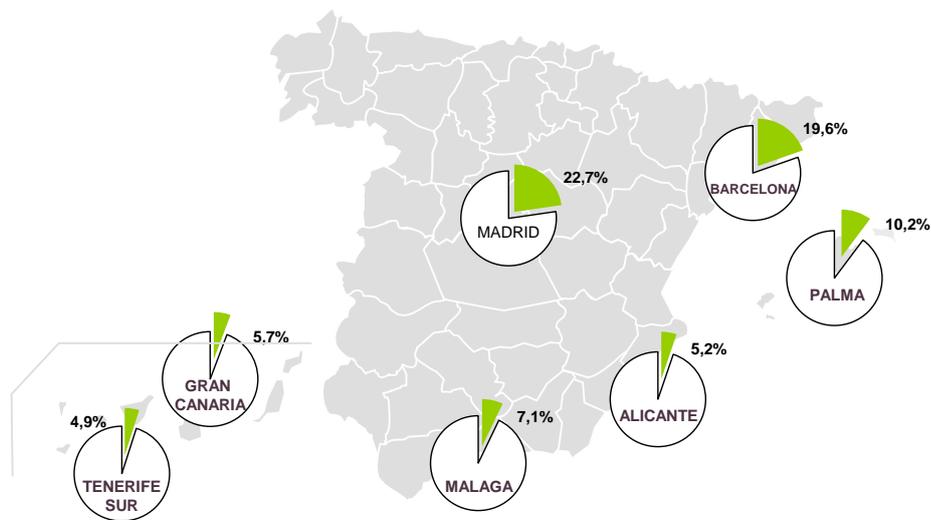


El tráfico de mercancías ha experimentado un incremento del 10,8% durante los seis primeros meses de 2016, superando las 376.000 toneladas de carga.



2.3 Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas

Como viene siendo habitual el reparto porcentual de pasajeros durante el primer semestre de 2016 se concentra de forma importante en los principales aeropuertos de la red, si bien prácticamente todos los aeropuertos de la red han experimentado un crecimiento relevante:



Aeropuertos y grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 1S 2016 / 1S 2015	Cuota s/Total	Miles	Variación 1S 2016 / 1S 2015	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 1S 2016 / 1S 2015	Cuota s/Total
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	23,6	8,6%	22,7%	183,9	3,7%	19,3%	197.551	7,1%	52,4%
Barcelona-El Prat	20,4	12,7%	19,6%	146,4	6,8%	15,4%	63.421	14,3%	16,8%
Palma De Mallorca	10,6	11,2%	10,2%	82,6	10,6%	8,7%	5.090	-6,5%	1,4%
Total Grupo Canarias	19,4	13,1%	18,7%	174,0	9,8%	18,3%	18.886	3,7%	4,5%
Total Grupo I	24,2	13,0%	23,3%	216,0	9,4%	22,7%	17.007	10,3%	12,9%
Total Grupo II	5,2	12,1%	5,0%	81,0	6,9%	8,5%	48.480	24,3%	7,0%
Total Grupo III	0,6	7,0%	0,5%	69,0	1,1%	7,2%	26.329	19,5%	5,0%
TOTAL	103,9	11,7%	100%	952,9	7,2%	100%	376.764	10,8%	100%

El aeropuerto de **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 22,7% del total de pasajeros. En el primer semestre de 2016, el número de pasajeros ha aumentado un 8,6% respecto al mismo período del año anterior (11,3% en el tráfico nacional y 7,5% en el internacional).

En cuanto a las operaciones, en este aeropuerto han operado durante los seis primeros meses de 2016 un total de 183.943 aeronaves, un 3,7% más que en el mismo periodo año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 7,1% hasta las 197.551 toneladas transportadas.



Terminal T4 del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas

En el aeropuerto de **Barcelona-El Prat**, los pasajeros crecen un 12,7% respecto al primer semestre de 2015 (14,4% en el tráfico nacional y 12,1% en el internacional), hasta alcanzar 20,4 millones.

Se han registrado 146.397 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 6,8% con respecto al 2015, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía del 14,3%, hasta 63.421 toneladas.



Terminal del aeropuerto de Barcelona-El Prat

El aeropuerto de **Palma de Mallorca** ha alcanzado durante la primera mitad del año un tráfico de 10,6 millones de pasajeros (11,2% de crecimiento), con un incremento significativo del tráfico internacional del 12,1%, hasta alcanzar los 14,7 millones de pasajeros, mientras que el tráfico nacional alcanzó 2,7 millones, con un incremento del 5,6%.

Igualmente significativas son las cifras del crecimiento de aeronaves operadas durante el primer semestre de 2016 que han alcanzado la cifra de 82.637 (10,6%)



Terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 19,4 millones (subida del 13,1% respecto al primer semestre de 2015), de los cuales más de 6 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (13,9% de incremento) y 12,9 millones de vuelos internacionales (12,4% superior al mismo periodo del año anterior).



Terminal del aeropuerto de Tenerife-Sur

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I**, creció un 13,0% durante la primera mitad de 2016, hasta los 24,2 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Ibiza (17,0%), Alicante-Elche (16,1%), Málaga-Costa del Sol (14,6%), Valencia (13,1%) y Menorca (12,3%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico nacional (8,0%) como el internacional (15,2%).



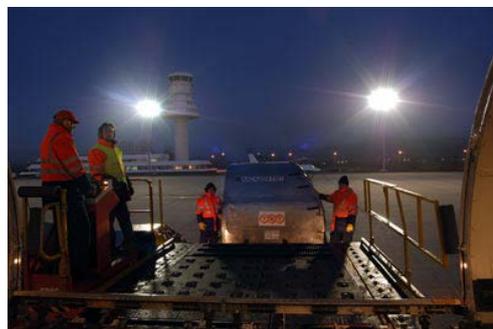
Terminal del aeropuerto de Ibiza

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del +12,1% durante los seis primeros meses de 2016, hasta un total de 5,2 millones de pasajeros. Estos datos suponen la confirmación de la recuperación del tráfico que se refleja tanto en el tráfico nacional (14,2%) como en el internacional (8,7%).



Terminal del aeropuerto de Vigo

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado más de 561.000 pasajeros, lo que supone un incremento del +7,0% respecto al año mismo periodo del año anterior. El aeropuerto de Vitoria, especializado en manipulación de mercancías, continúa registrando un crecimiento muy del significativo en el volumen de carga (606,4%).



Carga Aérea en el aeropuerto de Vitoria

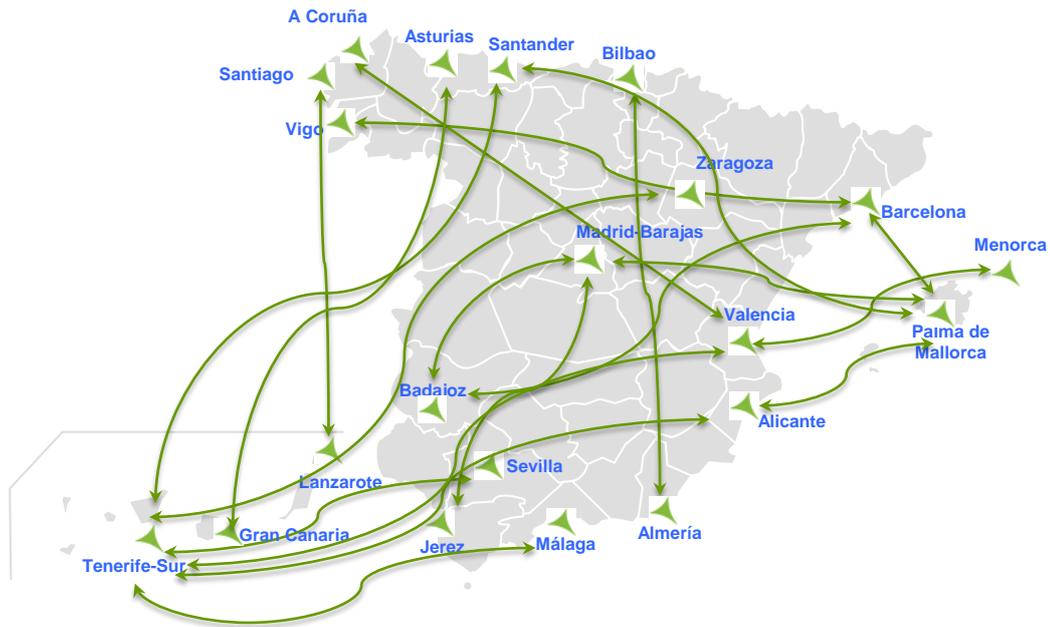
Como resultado de la actividad de marketing aeroportuario que Aena viene realizando en los últimos años, durante el primer semestre 2016 se ha anunciado la apertura de 231 nuevas rutas desde los aeropuertos de la red de Aena con destinos domésticos, europeos e internacionales. En concreto los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Alicante (31 nuevas rutas), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (29), Barcelona El Prat (27), Palma de Mallorca (21) y Málaga-Costa del Sol (18). Las compañías con una mayor número de nuevas rutas son Vueling (41), Grupo Iberia (31) y Ryanair (19).



Destaca la apertura de 8 nuevas rutas regulares de largo radio, una desde Barcelona con Washington – United y 7 desde el Aeropuerto AS Madrid Barajas: con San Jose – Iberia, Hong Kong – Cathay Pacific, Lima y Santo Domingo – Plus Ultra, Bogotá – Air Europa y Shanghái – Iberia y China Eastern.

Además durante el primer semestre del 2016 en el Aeropuerto de Palma de Mallorca la compañía easyJet ha establecido una base un avión (solo temporada de verano) y Norwegian de dos aviones durante todo el año.

Apertura de nuevas rutas domésticas



Apertura de nuevas rutas internacionales

Origen	Destinos	Origen	Destinos
Alicante-Elche	Amsterdam, Belfast, Birmingham, Bucarest, Burdeos, Doncaster, Dusseldorf, Edimburgo, Frankfurt, Ivano-Frankosv, London City, Manchester, Milán, Moscú, Múnich, Nantes, Newquay, Norwich, Roma, Sofía, Varsovia, Viena, Zurich	Ibiza	Amsterdam, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Núremberg, Paderborn, París, Turín, Venecia
A.S. Madrid-Barajas	Bacau, Bari, Biarritz, Birmingham, Bogotá, Bucarest, Cork, Frankfurt, Goteborg, Hong Kong, Iasi, Cracovia, La Valeta, Lieja, Lima, Marsella, Oslo, Rennes, San Juan, Santo Domingo, Santorini, Shanghái, Trieste, Turín, Zurich	Gran Canaria	Aberdeen, Amsterdam, Budapest, Edimburgo, Eindhoven, Londres, Milán, Núremberg, Zurich
Barcelona-El Prat	Alghero, Billund, Burdeos, Constantine, Copenhagen, Edimburgo, Eindhoven, Ekaterimburgo, Iasi, Leeds, Liverpool, Londres Luton, Manchester, Marrakech, Moscú, Nápoles, Newcastle, Rostov, San Petersburgo, Varsovia, Washington	Lanzarote	Edimburgo, Metz/Nancy, Milán, Rotterdam, Toulouse
Málaga	Aalborg, Amsterdam, Budapest, Copenhagen, Doncaster, Dresden, Erfurt, Leeds, Manchester, Marsella, Moscú, Munster, Nantes, Newcastle, Norwich, Paderborn, Roma, Toulouse	Tenerife-Sur	Birmingham, Edimburgo, Katowice, París, Zurich
Palma de Mallorca	Aalborg, Amsterdam, Birmingham, Frankfurt, Hamburgo, Lille, Manchester, Milán, Moscú, Múnich, Núremberg, Paderborn, Pisa, Stuttgart, Turín, Zúrich	Girona	Bruselas, Glasgow, Manchester, Moscú, Newcastle
Valencia	Amsterdam, Argel, Ivano-Frankosvk, Lyon, Moscú, Múnich, Tel Aviv, Turín, Viena	Menorca	Dusseldorf, Londres, París, Turín
		Reus	Bristol, Glasgow, Liverpool, Moscú
		Fuerteventura	Paderborn, París, Poznan
		Almería	Londres, Luxemburgo, Paderborn
		Asturias	Londres, Venecia
		Santander	Lisboa, París
		Sevilla	Múnich, Zurich
		Vigo	Bolonia, Dublín
		Santiago	Londres
		Bilbao	Milán
		Jerez	Bruselas
		Murcia-San Javier	Dublín
		La Palma	Amsterdam
		Tenerife-Norte	Agadir

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se producen aumentos generalizados en todas las regiones, excepto con Asia y Otros que se reduce un 4,7% (como consecuencia de la desaparición de la ruta a Bangkok de Thai Airways), si bien las cuotas de tráfico se mantienen prácticamente estables respecto al mismo periodo de 2015.

Distribución del tráfico total de pasajeros por áreas geográficas

Región	Pasajeros 1S 2016	Variación %
Europa ¹	64.098.950	12,1%
España	32.035.294	11,3%
Latinoamérica	3.125.920	9,9%
Norteamérica ²	1.940.717	8,6%
África	1.306.331	4,5%
Oriente medio	1.219.337	16,0%
Asia y Otros	173.335	-4,7%
TOTAL	103.899.884	11,7%



¹ Excluye España

² Incluye EE.UU., Canadá y México

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, un 51,0% son compañías de bajo coste (49,5% en el primer semestre de 2015) y el restante 49,0% corresponde a compañías tradicionales (50,5% en el mismo periodo de 2015), confirmando la distribución mostrada a finales de 2015.

Las principales aerolíneas clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express, British Airways y Air Lingus) con una cuota del 26,6% del total de tráfico de pasajeros en la primera mitad de 2016 (26,1% en 1S 2015) y, por otro, Ryanair con una cuota del 17,6% (16,9% en 1S 2015).

Distribución del tráfico total de pasajeros por compañías aéreas

Compañía	Pasajeros 1S 2016	Pasajeros 1S 2015	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1S 2016	1S 2015
Ryanair	18.327.228	15.750.748	16,4%	2.576.480	17,6%	16,9%
Vueling	14.475.726	12.652.387	14,4%	1.823.339	13,9%	13,6%
Iberia	7.924.431	7.000.002	13,2%	924.429	7,6%	7,5%
Air Europa	7.786.781	7.368.828	5,7%	417.953	7,5%	7,9%
Easyjet Airline Co. Ltd.	5.431.922	5.081.960	6,9%	349.962	5,2%	5,5%
Air Nostrum	3.550.802	3.497.271	1,5%	53.531	3,4%	3,8%
Air Berlin	3.468.916	3.955.704	-12,3%	-486.788	3,3%	4,3%
Iberia Express	3.449.349	3.021.184	14,2%	428.165	3,3%	3,2%
Norwegian Air	3.192.948	2.396.553	33,2%	796.395	3,1%	2,6%
Thomson Airways	2.106.447	1.736.528	21,3%	369.919	2,0%	1,9%
TOTAL	103.899.884	93.048.048	11,7%	10.851.836	100%	100%
Total Pasajeros Bajo Coste*	52.943.140	46.025.632	15,0%	6.917.508	51,0%	49,5%

*Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Presencia internacional

Aena tiene participación directa en 15 aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia, y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

(Millones de pasajeros)	1S 2016	1S 2015	% Variación	% participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ¹ (México)	17,8	15,3	16,3%	5,8%
London Luton (Reino Unido)	6,7	5,5	20,6%	51,0%
Aerocali (Cali, Colombia)	2,7	2,4	12,3%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	2,1	1,8	15,6%	37,9%
TOTAL	29.277	25.064	16,8%	--

¹GAP incluye el tráfico anual del aeropuerto de Montego Bay, MBI (Jamaica)

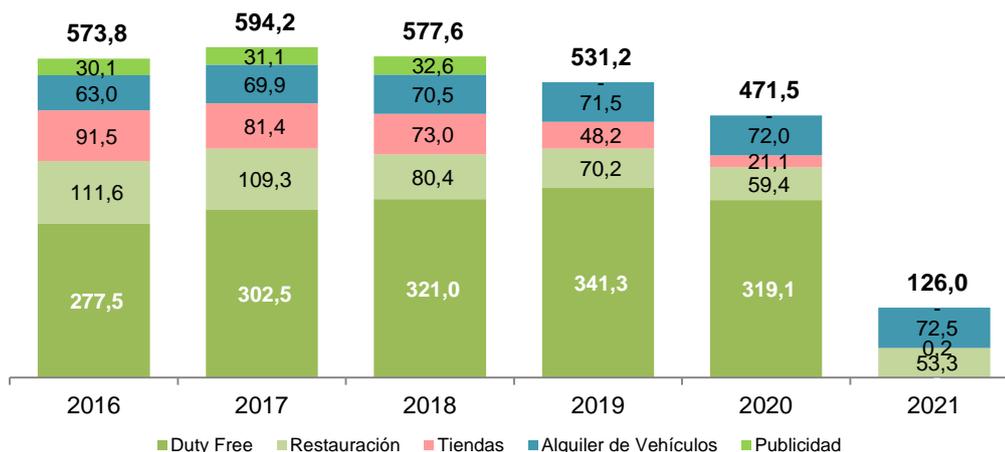
El **aeropuerto de Luton** ha registrado un significativo incremento del tráfico durante este semestre (20,6%) superando los 6,6 millones de pasajeros y más de 62.000 operaciones de aeronaves (14,8%).



2.4 Actividad comercial

Los contratos comerciales de Aena varían según la tipología de la actividad del negocio basándose, en general, en una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y con unas rentas mínimas garantizadas anuales que establecen un importe mínimo a abonar por el arrendatario, independientemente del nivel de ventas alcanzado. En este sentido, el siguiente gráfico muestra el cálculo de rentas mínimas garantizadas por líneas de negocio:

Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio⁽¹⁾



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

En el acumulado a junio de 2016, los ingresos ordinarios comerciales (tanto dentro como fuera de terminal) crecieron un 12,2% con respecto al mismo periodo de 2015, pasando de 408,4 a 458,3 8 millones de euros, lo que supone una variación de 49,9 millones euros. Aena continúa en su senda de impulsar los ingresos comerciales a través de acciones encaminadas a rentabilizar sus activos comerciales, destacando:

- La actividad de las tiendas libres de impuestos (Duty Free) que continúa creciendo, fruto de los nuevos contratos y los desarrollos de tiendas pasantes integradas en plazas comerciales y de su incorporación en los principales aeropuertos canarios. Las principales actuaciones en el primer semestre de 2016 han sido la remodelación de la tienda Duty Free del aeropuerto de Jerez de la Frontera (342 m²), así como la implantación de otras medidas tanto de promoción (bajada de precio en 400 referencias de perfumería y cosmética y en 60 bebidas alcohólicas a partir de junio), de fidelización (lanzamiento de la tarjeta de fidelización "RED" y del servicio Reserve & Collect en mayo) y de patrocinio del Open de Tennis de Madrid (mayo 2016).
- La ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. La oferta comercial de retail (Tiendas y Restauración) ha continuado optimizándose en el primer semestre de 2016 con la incorporación en la red de Aena de nueva oferta, como una tienda de electrónica y otra de moda en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, otra de complementos en Palma de Mallorca y dos puntos de restauración, uno en cada aeropuerto de Palma de Mallorca (100 m²) y Gran Canaria (490 m²). Adicionalmente, durante el segundo trimestre de 2016 se ha licitado el módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca pasando de la situación actual de un único operador a varios operadores tanto de Tiendas como de Restauración.
- La consolidación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, tanto en restauración, como en tiendas. La consolidación de la línea de negocio de lujo principalmente en Madrid y en Barcelona.
- El desarrollo de las salas VIP de los aeropuertos, basado en una estrategia de promoción, remodelación y mejora de las salas. En este primer semestre de 2016, tras la remodelación de la Sala VIP "Cibeles" en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, todas las nuevas salas del aeropuerto están abiertas y operativas. También cabe destacar la apertura de las Salas VIP de los aeropuertos de Sevilla (abril) y de Ibiza (junio).
- El impulso de un modelo de negocio de gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red, que incluye la mejora de la gestión de precios, promoción y nuevos canales de comercialización. Destaca la consolidación del sistema de reservas, el pago por móvil, ya funcionando desde finales de marzo en los dos principales aeropuertos de la red. Se ha preparado una campaña de verano en los principales aeropuertos de la red para estancias superiores a cinco días y se ha puesto en marcha el parking de larga estancia del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Aena ha adjudicado la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en 36 aeropuertos de la red a 16 empresas. Las nuevas compañías arrendatarias comenzarán su actividad el próximo 1 de noviembre y la duración de sus contratos es de 6 años. Las 16 empresas suman en total 152 licencias para 203 locales, con 15.000 plazas de aparcamiento para rent a car situadas en las mejores ubicaciones para facilitar la operativa de su actividad. Aena aumentará un 36% los ingresos por esta actividad en el primer año, pasando de 98 millones de euros en 2015 a 133 millones.

Junto a las acciones mencionadas, el comportamiento favorable del tráfico también ha contribuido a impulsar los ingresos comerciales, incidiendo positivamente en la rentabilidad de la Compañía. En los apartados "4.2 Segmento comercial" y "4.3 Segmento fuera del terminal", del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

3. ÁREAS DE NEGOCIO

A continuación, se muestran los principales resultados de Aena correspondiente a 30 de junio de 2016 desglosados por líneas de actividad:

1S 2016	Aeropuertos			
	Aeronáutico	Comercial	Fuera de terminal	Internacional
Ingresos totales TOTAL Aena 1.732,5 M€	1.166,6 M€ (+6,9%)	370,6 M€ (+12,0%)	93,6 M€ (+13,3%)	102,9 M€ (+9,3%)
EBITDA TOTAL Aena 931,7 M€ Margen de EBITDA 53,8%	 544,9M€ (+11,9%)	 302,6M€ (+13,0%)	 49,5M€ (+20,8%)	 34,7M€ (+12,9%)



La actividad aeronáutica representa el 58,5% del total de EBITDA de Aena; la actividad comercial contribuye con un 32,5% y el segmento de servicios fuera de terminal aporta un 5,3%. El negocio internacional supone el 3,7%.

3.1 Segmento aeronáutico

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias han disminuido un 1,9% desde marzo de 2016.

A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica:

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.142.456	1.065.898	76.558	7,2%
Prestaciones Patrimoniales	1.106.803	1.033.539	73.264	7,1%
Pasajeros	518.767	476.754	42.013	8,8%
Aterrizajes	314.800	292.848	21.952	7,5%
Seguridad	176.984	161.289	15.695	9,7%
Pasarelas Telescópicas	52.624	49.115	3.509	7,1%
Handling	39.149	35.927	3.222	9,0%
Estacionamientos	15.900	13.712	2.188	16,0%
Carburante	14.589	13.423	1.167	8,7%
Catering	5.000	4.557	443	9,7%
Incentivos (Aterrizajes, Pasajeros y Seguridad)	-31.014	-14.085	-16.929	120,2%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	35.653	32.359	3.294	10,2%
Otros ingresos de explotación	24.181	25.394	-1.213	-4,8%
Total Ingresos	1.166.637	1.091.292	75.345	6,9%
Total gastos (incluye amortización)	-950.740	-942.547	-8.193	0,9%
EBITDA	544.869	486.979	57.890	11,9%
EBITDA ajustado⁽²⁾	545.942	488.329	57.613	11,8%

⁽¹⁾ Incluye Consumos Aeroportuarios, Utilización 400 Hz, Servicio Contra Incendios, Mostradores y Otros Ingresos.

⁽²⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 1.166,6 millones de euros (6,9% respecto al mismo periodo de 2015), debido a la positiva evolución del tráfico (11,7% de incremento en el tráfico de pasajeros y 7,2% de incremento en el número de aeronaves) que se ha visto parcialmente compensada por la reducción de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2016, los incentivos de tarifa por la apertura de nuevas rutas y por el incremento de la bonificación por pasajero en conexión (que ha pasado del 35% en 2015 al 40% en 2016) (para mayor detalle ver apartado 4. Cuenta de Resultados).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 950,7 millones de euros, un 0,9% superiores a los registrados en el mismo periodo de 2015. Este ligero incremento se debe a actuaciones no ejecutadas en 2015 asociadas al mantenimiento y al incremento de actividad, así como a la revisión salarial prevista.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 11,9% (544,9 millones de euros).

3.2 Segmento comercial

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

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	367.708	327.982	39.726	12,1%
Otros ingresos de explotación	2.870	2.793	77	2,8%
Total Ingresos	370.578	330.775	39.803	12,0%
Total gastos (incluye amortización)	-99.907	-95.512	-4.395	4,6%
EBITDA	302.578	267.675	34.903	13,0%
EBITDA ajustado⁽¹⁾	303.316	267.759	35.557	13,3%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

En la primera mitad de 2016, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +12,0% respecto a 2015, hasta los 370,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 367,7 millones de euros (un 21,6% del total de los ingresos ordinarios) habiéndose incrementado un 12,1% respecto al mismo periodo de 2015 (39,7 millones de euros).

La mayor contribución a este incremento proviene de la mejora de las condiciones contractuales de los concursos de Tiendas Libres de Impuestos y de la ampliación y remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial de retail (tiendas, duty free y restauración). Los contratos comerciales de Aena varían según la tipología de la actividad del negocio basándose, en general, en una renta variable sobre las ventas realizadas (porcentajes que pueden variar por categorías de productos y/o servicios) y con unas rentas mínimas garantizadas anuales (RMGA) que establecen un importe mínimo a abonar por el arrendatario, independientemente del nivel de ventas alcanzado.

El detalle y análisis de las líneas de negocio comercial (dentro del terminal) se muestra a continuación:

Servicios Comerciales (Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación	Renta Mínima Garantizada	
					1S 2016	1S 2015
Tiendas libres de impuestos	124.924	107.726	17.198	16,0%		
Restauración	67.062	56.007	11.055	19,7%		
Alquiler de vehículos	50.171	48.225	1.946	4,0%		
Tiendas	41.756	36.261	5.495	15,2%		
Arrendamientos	12.856	13.241	-385	-2,9%		
Publicidad	13.882	12.766	1.116	8,7%		
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	57.057	53.756	3.301	6,1%		
Ingresos ordinarios comerciales	367.708	327.982	39.726	12,1%	30.983	25.109

⁽¹⁾Incluye Otras Explotaciones Comerciales, Servicios Bancarios, Agencias de Viajes, Máquinas Vendedoras, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones y Grabaciones.

En el primer semestre de 2016, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas representa el 10,2% de los ingresos correspondientes a dichas líneas (9,4% en el mismo periodo de 2015).

El total de gastos (incluyendo amortización) crecen un 4,6%, dando lugar a un EBITDA de 302,6 millones de euros, un 13,0 % mejor que el del primer semestre de 2015.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación en el impulso dado a diversas estrategias puestas en marcha con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

- el incremento y optimización de las superficies comerciales (rediseño de tiendas libres de impuestos en pasantes) de cara a maximizar el aprovechamiento de los flujos de pasajeros.
- la optimización de los procesos de licitación de concesiones comerciales (mejora del mix comercial, incorporación de marcas relevantes de ámbito nacional e internacional) y el desarrollo de acciones promocionales y de marketing.

Tiendas Libres de Impuestos

La actividad de las tiendas libres de Impuestos (Duty Free) ha representado en el primer semestre de 2016 un 34,0% de los ingresos de la actividad comercial de Aena (32,8% en el primer semestre de 2015), con un incremento del 16,0% frente al mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar los 124,9 millones de euros. Aena cuenta con más de 70 tiendas Duty Free en 25 aeropuertos (45.800 m²). Prácticamente la mitad de los puntos de venta se concentran en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat.

Las tiendas Duty Free, con más de 20 tiendas "pasantes" (Walkthrough Shops), ofrecen productos que se engloban en las categorías claves de este sector (bebidas espirituosas, tabaco, perfumería, cosmética y alimentación).

Entre las acciones que han contribuido a estas cifras, destacan las reformas en las configuraciones de los layouts de los locales, así como campañas promocionales, tanto estacionales, como por categorías. Las principales actuaciones en el primer semestre de 2016 han sido la remodelación de la Tienda Duty Free del aeropuerto de Jerez de la Frontera (342 m²), así como la implantación de otras medidas de promoción, fidelización y patrocinio.



Restauración

Los servicios de restauración durante los seis primeros meses de 2016 alcanzaron los 67,1 millones de euros, representando un 18,2% de los ingresos de la actividad comercial, con una variación positiva del 19,7% frente a la primera mitad de 2015.

Se mantiene la excelente evolución de la línea de negocio, con un crecimiento muy destacable y sostenido, mostrando todos los ratios de actividad una evolución positiva.

Las principales actuaciones de este semestre de 2016 han sido:



- Licitación y adjudicación de un nuevo punto de restauración de 100 m² (Food Truck) en el aeropuerto de Palma de Mallorca
- Implantación, seguimiento y mejora del Plan de Calidad en restauración en AS Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Lanzarote y Tenerife Norte.
- Seguimiento y control de los Planes de Negocio de arrendatarios, incluidos los precios de venta al público, en varios aeropuertos.
- Adjudicación de la oferta completa de restauración del aeropuerto de Bilbao.
- Concurso y Adjudicación de la hamburguesería del Lado Tierra de la Terminal T4 al operador Mc Donald's.
- Renovación de dos locales en el aeropuerto de Barcelona-El Prat.
- Inicio de las obras de remodelación en el aeropuerto de Menorca.
- Licitación de seis locales en el aeropuerto de Fuerteventura, nueve locales en el aeropuerto de Ibiza y dos locales en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Conviene destacar que en las licitaciones de nuevos locales hay mejoras considerables al explicitarse más requerimientos como tiempo de servicio, variedad de gama de productos así como en precios, al ser obligatorio ofertar precios de calle +10% como máximo o +15% como máximo en hamburgueserías.

Aena cuenta con más de 300 establecimientos de restauración (principalmente bares, cafeterías y restaurantes). Al igual que en el resto del área comercial, se están reformando y mejorando las zonas de restauración con la incorporación de nuevas marcas de reconocido prestigio.

Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos, supera los 50,2 millones de euros, lo que supone el 13,6% de los ingresos ordinarios comerciales del primer semestre de 2016, con un crecimiento de ingresos del 4,0%, principalmente por efecto del incremento en la llegada de pasajeros internacionales y por la incorporación de segundas marcas por parte de los principales arrendatarios (Avis, Hertz, Europcar, Atesa y Gold Car). El incremento se distribuye en diversos aeropuertos de la red, produciéndose el mayor crecimiento en los aeropuertos de Palma de Mallorca (+0,4 millones de euros) debido al inicio de temporada estival, y también en Alicante e Ibiza (+0,3 millones de euros cada uno).



Aena ha adjudicado la actividad de alquiler de vehículos sin conductor en 36 aeropuertos de la red a 16 empresas. Las nuevas compañías arrendatarias comenzarán su actividad el próximo 1 de noviembre y la duración de sus contratos es de 6 años. Las 16 empresas suman en total 152 licencias para 203 locales, con 15.000 plazas de aparcamiento para rent a car situadas en las mejores ubicaciones para facilitar la operativa de su actividad. Aena aumentará un 36% los ingresos por esta actividad en el primer año, pasando de 98 millones de euros en 2015 a 133 millones.

Tiendas

Esta línea de negocio ha representado durante la primera mitad de 2016 un 11,3% de los ingresos de la actividad comercial, y su incremento del 15,2% frente al mismo período de 2015 hasta alcanzar los 41,7 millones de euros se debe fundamentalmente a los aeropuertos de Barcelona-El Prat (+2,5 millones de euros); A.S. Madrid Barajas (+0,6 millones de euros), debido a los ingresos de nuevos expedientes de Moda y Complementos que no se habían iniciado en 2015; y Alicante (+0,5 millones de euros), debido a la liquidación en abril y mayo de las rentas mínimas garantizadas anuales de los antiguos expedientes (+0,2 millones de euros) y a una mejora de las rentas de nuevos expedientes.



Durante este semestre se han licitado los concursos de las terminales T123 de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y del Módulo C del aeropuerto de Palma de Mallorca. Durante el mes de febrero se han adjudicado ocho tiendas en el aeropuerto de Gran Canaria.

También ha contribuido al aumento de los ingresos, la implantación del servicios de apoyo y asesoramiento a los pasajeros para hacer de sus compras en Aena, una mejor experiencia. Este servicio, denominado "Personal Shopper", se ha implantado en la Terminal T4S de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Asimismo se ha implantado una tienda de Electrónica y otra de Moda en Barcelona el Prat, y otra tienda de complementos (gafas) en el aeropuerto de Palma de Mallorca.



Publicidad

Esta actividad ha representado durante el primer semestre de 2016 el 3,8% de los ingresos de la actividad comercial, con un aumento del 8,7%. Estos ingresos se han mantenido prácticamente estables por las rentas mínimas garantizadas anuales y la paulatina incorporación de soportes digitales en los dos principales aeropuertos de la red de Aena que son los que concentran el crecimiento (Barcelona +0,6 millones de euros y Madrid-Barajas +0,5 millones de euros).



Resto de ingresos comerciales

El análisis del resto de ingresos comerciales se puede desglosar en dos grandes bloques:

- Las actividades de Salas VIP (10,6%, +0,5 millones de euros). Esta línea de negocio mantiene la evolución positiva del año anterior debido a la estrategia de precios llevada a cabo, así como las acciones comerciales que están derivando en un incremento en el número de usuarios y en un aumento del índice de penetración. Los mayores crecimientos se concentran en los aeropuertos de Madrid-Barajas (+0,3 millones de euros), Málaga y Bilbao (+0,2 millones de euros cada uno). En Junio, destaca la apertura de la sala Cap des Falcó en Ibiza, con capacidad para 40 personas.



- Otras explotaciones comerciales (incluyendo servicios bancarios, máquinas de plastificado, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones y servicios regulados), al cierre del primer semestre de 2016 han experimentado un crecimiento del 7,6% (+1,3 millones de euros) respecto al mismo periodo de 2015. El aeropuerto con mayor incremento continúa siendo Barcelona (+1,2 millones de euros), debiéndose principalmente a la mejora de rentas del contrato de máquinas de plastificado. El aeropuerto A.S. Madrid Barajas presenta un incremento de +0,2 millones de euros, derivado de mejoras contractuales en las actividades de Wifi, plastificado, máquinas internet, estanco y farmacia.

3.3 Segmento fuera de terminal

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios comerciales fuera de terminal:

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	90.644	80.468	10.176	12,6%
Aparcamientos	58.374	52.280	6.094	11,7%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	32.270	28.188	4.082	14,5%
Otros ingresos de explotación	2.912	2.134	778	36,5%
Total Ingresos	93.556	82.602	10.954	13,3%
Total gastos (incluye amortización)	-68.199	-65.907	-2.292	3,5%
EBITDA	49.522	40.991	8.531	20,8%
EBITDA ajustado⁽²⁾	49.790	41.060	8.730	21,3%

⁽¹⁾ Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

⁽²⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En la primera mitad de 2016, los Ingresos totales aumentaron un 13,3%, hasta 93,6 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 90,6 millones de euros, un 12,6% por encima de los obtenidos en el mismo periodo de 2015.

Aparcamientos

Su facturación alcanzó los 58,4 millones en los seis primeros meses de 2016 (el 64,4% de los ingresos ordinarios fuera del terminal) con un aumento del 11,7% respecto al mismo periodo de 2015. Se mantienen los excelentes ritmos de crecimiento de esta línea de negocio, teniendo en cuenta el peso de la misma en el global de los ingresos comerciales (12,7%). Principalmente mejoran los ingresos en los aeropuertos de Barcelona-El Prat (+1,7 millones de euros), AS Madrid Barajas (+1,2 millones de euros) y Alicante-Elche (+0,7 millones de euros), derivado del conjunto de estrategias aplicadas en esta línea de negocio (pricing, marketing, etc.).



Durante los últimos años se han llevado a cabo múltiples acciones que han permitido mejorar la actividad, entre las que destacan la ampliación del porfolio de productos, estrategias de pricing y marketing (comunicación y promoción), así como la implantación del sistema de gestión de reservas y consecución de acuerdos con diferentes canales (edreams, empark, parkcloud), lo que está contribuyendo a la obtención de unos resultados muy positivos. Además, se ha producido una mejora en el funcionamiento de abonos de empleados. Asimismo, se está produciendo la incorporación paulatina de nuevas tecnologías al negocio, obteniendo una mejor gestión del mismo.

Se han incorporado asimismo medios de pago innovadores como el sistema de telepeaje "VIA-T" en el aparcamiento de la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el aparcamiento general en Bilbao, el pago por móvil, ya funcionando desde finales de marzo en los dos principales aeropuertos de la red. Además, se han puesto en funcionamiento un nuevo aparcamiento exprés en el aeropuerto de Alicante-Elche y un parking de larga estancia en el aeropuerto de Palma de Mallorca. Finalmente, cabe destacar, que se ha preparado una campaña de verano en los principales aeropuertos de la red para estancias superiores a cinco días



Activos Inmobiliarios (terrenos, almacenes y hangares, centros logísticos de carga y explotaciones inmobiliarias)

En el primer semestre de 2016 los ingresos provenientes de los Activos Inmobiliarios representaron el 35,6% de los ingresos ordinarios fuera del terminal, generando 32,3 millones de euros, con un incremento de 4,1 millones de euros (+14,5%). Este mes es destacable la creación de nuevas cuentas destinadas a reflejar contablemente el valor de un inmueble pendiente de reversión, construido sobre una parcela arrendada, a la finalización del contrato. Igualmente, en junio se ha reconocido, como ingresos en especie, el valor actual de los inmuebles correspondientes a los contratos en vigor desde su fecha de inicio; mensualmente se irán reflejando los devengos hasta su la fecha de finalización.

En relación a nuevas actuaciones de comercialización hay que destacar la licitación de cuatro hangares en a lo largo de este semestre en los aeropuertos de Sabadell (2), Son Bonet (1) y Madrid-Cuatro Vientos (1), y de una nueva estación de servicio en el Aeropuerto Alicante-Elche, así como la licitación del concurso para el análisis y desarrollo del Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

En relación a la actividad de la carga, a lo largo de este semestre, Aena recibió un premio de la asociación de couriers y transitarios UNO Logística y un reconocimiento a Aena por parte de IATA por la colaboración en el proyecto de certificación CEIV Pharma. En lo que a actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga aérea se refiere, se destaca la formalización de un contrato de derecho de superficie para DHL en Vitoria para la ampliación de las actuales instalaciones y se ha licitado, mediante concurso público, el arrendamiento de una de las Terminales de Carga en Barcelona.



3.4 Segmento internacional

A continuación, se muestran los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional, representado principalmente por 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.

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	102.711	93.947	8.764	9,3%
Otros ingresos de explotación	139	142	-3	-2,1%
Total Ingresos	102.850	94.089	8.761	9,3%
Total gastos (incluye amortización)	-93.813	-93.210	-603	0,6%
EBITDA	34.739	30.782	3.957	12,8%
EBITDA ajustado¹	34.739	30.782	3.957	12,8%

⁽¹⁾Excluye deterioros de inmovilizado.

A continuación se proporciona información más detallada de la evolución del aeropuerto de Luton, cuya consolidación ha supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 31,9 millones de euros un 18,0% superior al del mismo periodo de 2015 (27,0 millones de euros).

Impacto de Luton en consolidación en el segmento Internacional

(Miles de euros) ⁽¹⁾	1S 2016	1S 2015	Variación	Variación
Ingresos tarifarios	47.050	42.406	4.644	10,9%
Ingresos comerciales	50.816	45.846	4.970	10,8%
Total Ingresos	97.866	88.252	9.614	10,9%
Personal	20.161	17.754	2.407	13,6%
Otros gastos de explotación	45.825	43.477	2.348	5,4%
Amortizaciones y deterioros	25.432	29.150	-3.718	-12,7%
Total gastos	91.418	90.381	1.037	1,1%
EBITDA	31.880	27.021	4.859	18,0%
Resultado de explotación	6.448	-2.129	8.577	402,9%
Resultado financiero	-12.424	-12.576	152	1,2%
Resultado antes de impuestos	-5.976	-14.705	8.729	59,4%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra 0,7639



El aeropuerto de Luton ha registrado un significativo incremento del tráfico durante este semestre (20,6%) superando los 6,6 millones de pasajeros y más de 62.000 operaciones de aeronaves (14,8%), que se ha traducido en un incremento de +10,9% en sus ingresos (97,9 millones de euros en 1S 2016 frente a 88,3 millones de euros en 1S 2015).

Los ingresos aeronáuticos han crecido +10,9 % y los comerciales +10,8% entre los que destaca el buen comportamiento de los aparcamientos, reflejo del crecimiento del tráfico y de las estrategias de gestión y precios implantadas. Los ingresos de restauración y tiendas experimentaron un crecimiento significativo (la segunda fase de la nueva tienda pasante se abrió al público el 18 de junio de 2016) , si bien la actividad comercial se está viendo afectada por las limitaciones físicas debido al desarrollo de las obras de ampliación del aeropuerto.



En libras, los ingresos de Luton experimentan en el 1S 2016 un incremento de +13,7% (9,0M€) frente al 1S 2015, los ingresos aeronáuticos han crecido +13,8% y los comerciales +13,6%, mientras que el EBITDA ha aumentado +21,0% (4,2M€) frente al 1S 2015.

Otro efecto a considerar en el resultado del segmento es la **puesta en equivalencia de las empresas participadas**, cuyo detalle se muestra a continuación:

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
SACSA (Colombia)	1.451,8	1.032,2	419,6	40,7%
GAP (México)	4.475,2	2.893,8	1.581,4	54,6%
AEROCALI (Colombia)	1.688,7	1.580,3	108,4	6,9%
Total participación en el resultado de asociadas	7.615,7	5.506,3	2.109,4	38,3%

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la aplicación de los tipos de cambio. En este sentido, los resultados en las concesiones en el primer semestre de 2016 han mejorado tanto por el incremento del tráfico en todas ellas como por el efecto del tipo de cambio.

4. CUENTA DE RESULTADOS

(Miles de euros)	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.702.386	1.567.258	135.128	8,6%
Otros Ingresos de Explotación	30.102	30.463	-361	-1,2%
Total Ingresos	1.732.488	1.597.721	134.767	8,4%
Aprovisionamientos	-91.003	-90.126	877	1,0%
Gastos de personal	-197.943	-192.292	5.651	2,9%
Otros gastos de explotación	-509.813	-487.773	22.040	4,5%
Amortización del inmovilizado	-410.746	-424.845	-14.099	-3,3%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-2.079	-1503	576	38,3%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	58	400	-342	-85,5%
Total Gastos	-1.211.526	-1.196.139	15.387	1,3%
EBITDA	931.708	826.427	105.281	12,7%
EBITDA ajustado¹	933.787	827.930	105.857	12,8%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	520.962	401.582	119.380	29,7%
Gastos Financieros y Otros gastos financieros	4.932	1.717	3.215	187,2%
Gastos por intereses de expropiaciones netos	112.971	-113.265	-226.236	-199,7%
RESULTADO FINANCIERO	117.903	-111.548	-229.451	-205,7%
Participación en el resultado de asociadas	7.616	5.507	2.109	38,3%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	646.481	295.541	350.940	118,7%
Impuesto sobre ganancias	-157.297	-26.042	131.255	504,0%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	489.184	269.499	219.685	81,5%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	-3.116	-6.064	-2.948	-48,6%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	492.300	275.563	216.737	78,7%

¹ Excluye deterioros de inmovilizado.

Como resultado de la positiva evolución del negocio mostrada en prácticamente todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 1.732,5 millones de euros en el primer semestre de 2016, un 8,4% respecto al mismo periodo del año anterior. Los ingresos provenientes del área comercial (tanto fuera como dentro de terminal) suponen un 26,8% del total, superando ligeramente su peso porcentual respecto al mismo periodo de 2015 (25,9%).

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 1.702,4 millones de euros en la primera mitad de 2016, un 8,6% respecto al primer semestre de 2015. El incremento de 135,1 millones de euros se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

- ▶ El impacto positivo que ha tenido la mejoría del tráfico (con un crecimiento de las operaciones del 7,2% y de los pasajeros del 11,7%) sobre los **ingresos aeroportuarios**, con un incremento en el ingreso ordinario aeronáutico de 76,6 millones de euros, que representa un crecimiento del +7,2%. Esta variación positiva de los ingresos, se ha visto parcialmente minorada por los siguiente efectos:
 - ▶ la disminución de las tarifas aeroportuarias del 1,9% que entró en vigor el 1 de marzo de 2016, estimándose un impacto acumulado desde el mes de marzo hasta el mes de junio de 15,8 millones de euros de menores ingresos como consecuencia de la citada disminución.
 - ▶ por los incentivos de tarifas por incrementos de pasajeros y nuevas rutas: 31,0 millones de euros en la primera mitad de 2016 (neto de la regularización de 4,5 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a 14,1 millones de euros en el mismo periodo de 2015.
 - ▶ la bonificación de la tarifa de pasajero en conexión que ha pasado del 35% en 2015 al 40% en 2016, lo que ha supuesto 31,5 millones de euros en el primer semestre de 2016 frente a 26,0 millones de euros en el mismo periodo de 2015.
- ▶ El efecto en los **ingresos comerciales** por las mejores condiciones contractuales, el incremento de las ventas, las estrategias de pricing y marketing y la implantación de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos, han impulsado el crecimiento de los ingresos comerciales procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales en 49,9 millones de euros (+12,2%). Estos resultados incluyen el impacto del reconocimiento contable por valor de 3,1 millones de euros por derechos de crédito sobre inmuebles construidos por terceros sobre terrenos sujetos a contratos de cesión..
- ▶ El **negocio internacional** mejora en 8,8 millones de euros, como consecuencia del sólido crecimiento del tráfico experimentado tanto en el aeropuerto de Luton como en el resto de aeropuertos participados.

Los **gastos operativos** crecen ligeramente (+15,4 millones de euros, +1,3%) como consecuencia de las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una contención de los mismos a pesar de los fuertes crecimientos de tráfico.

A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- ▶ Los aprovisionamientos, se han incrementado un 1,0%, lo que supone +0,9 millones de euros frente al mismo periodo de 2015, como consecuencia principalmente de una mayor ejecución de compras y repuestos ATM/CNS (+0,9 millones de euros).
- ▶ Los gastos de personal, se incrementan un 2,9% pasando de 192,3 millones de euros en el primer semestre de 2015 a 197,9 millones de euros en el mismo periodo de 2016 (+5,6 millones de euros). Este incremento se explica por el incremento en las retribuciones del personal (+2,0 millones de euros; revisión salarial del 1%, incremento de trienios y salarios de ocupación, así como cambios de nivel retributivo).
- ▶ Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido el incremento más significativo, un 4,5% (+22,0 millones de euros) hasta los 509,8 millones de euros. La variación de esta partida se debe principalmente al incremento de los costes de mantenimiento con objeto de continuar con los actuales niveles de calidad en un entorno de crecimiento de tráfico actual (+7,8 millones de euros), a la nueva normativa de seguridad implantada desde marzo de 2015 (+5,7 millones de euros), a la dotación de provisión por insolvencias de clientes (+5,5 millones de euros) y por la sentencia desfavorable asociada a la subida de tarifas de 2012 (+4,2 millones de euros). Estos incrementos se han visto parcialmente compensados por una reducción de 2,2 millones de euros, principalmente por la revisión a la baja del Impuesto de Bienes Inmuebles en el aeropuerto de Barcelona y por la dotación de riesgos pendientes de sentencia en mayo de 2015 en el aeropuerto de Málaga (-1,1 millones de euros).
- ▶ La amortización del inmovilizado ha ascendido a 410,7 millones de euros y se ha reducido respecto al mismo periodo de 2015 en 14,1 millones de euros (-3,3%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos.
- ▶ El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 2,1 millones de euros y se incrementa en 0,6 millones respecto a la primera mitad de 2015, debido principalmente al incremento de las pérdidas procedentes del inmovilizado.
- ▶ El importe de otros resultados recoge, principalmente, incautaciones de avales, fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones de riesgos.

El **EBITDA** reportado ha aumentado de 826,4 millones de euros en el primer semestre de 2015 a 931,7 millones de euros en el mismo periodo de 2016, lo que supone un incremento del 12,7% y un margen del 53,8% que se ve impactado principalmente por la estacionalidad de la actividad (menor volumen de pasajeros en el primer semestre que en el segundo semestre). En 2016, se incluyen 31,9 millones de euros por la consolidación de Luton (27,5 millones de euros en el primer semestre de 2015).

Por su parte, el **Resultado financiero neto** presenta una mejora interanual de 229,5 millones de euros, como consecuencia de la reversión de 204,9 millones de euros por la resolución de tres procedimientos en materia de expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, resueltos a favor de Aena por sentencias del Tribunal Supremo y por la disminución por importe de 46,8 millones de euros de los gastos asociados a la deuda (descenso de la deuda media en 1.113,2 millones de euros con una disminución del tipo de interés medio en un 0,79%). En sentido contrario, se incrementan los gastos financieros por importe de 19,6 millones de euros por intereses de derivados (incremento de la deuda notional media consecuencia de la contratación en junio 2015 de coberturas de tipo de interés) y en 14,3 millones de euros por diferencias de cambio consecuencia de la valoración del préstamo de accionistas a Luton.

En relación con el beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas participadas** se ha incrementado en 2,1 millones de euros debido al incremento del tráfico y por el efecto del tipo de cambio.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 157,3 millones de euros en la primera mitad de 2016, un aumento del gasto de 131,3 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del incremento en el resultado obtenido (impactado a su vez por la reversión de la provisión por intereses de demora por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas), así como al reconocimiento de créditos en el mismo periodo de 2015 asociados a la generación de pérdidas en ejercicios anteriores antes de impuestos (-14,8 millones de euros) y a la deducción por inversión en Canarias (-31,9 millones de euros), a la deducción para doble imposición internacional (-0,1 millones de euros) y a la diferencia de tipos de gravamen (28% en 2015, 25% en 2016)

El **Resultado neto del ejercicio (antes de minoritarios)** ha alcanzado **489,2** millones de euros.

El resultado neto de Luton consolidado es una pérdida de 6,4 millones de euros, correspondiendo a socios minoritarios el 49%, -3,1 millones de euros, lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante en 492,3** millones de euros, 216,7 millones de euros superior al alcanzado en el primer semestre de 2015.

5. INVERSIONES

Al cierre del primer semestre de 2016 la inversión pagada ha ascendido a 123,4 millones de euros (esta cifra incluye 23,3 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton), lo que supone un aumento de 42,7 millones de euros (+52,9%) respecto al mismo periodo del año anterior.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) ha ascendido a 100,1 millones de euros, cifra que supone un aumento de 25,3 millones de euros (+33,8%) respecto al mismo periodo 2015, que fue de 74,8 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones de mantenimiento del servicio.

En lo que respecta a las principales actuaciones, en lo que va de año se ha puesto en servicio las “Actuaciones para la Puesta en Categoría II/III (mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad)” del aeropuerto de Zaragoza, la “Nueva Central Eléctrica” de Asturias, el “Suministro e Instalación de la Isleta de Facturación nº 6 en el Terminal T1” del Aeropuerto de Barcelona El Prat, la “Remodelación y Adecuación de 5 Salas VIP” del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas y la “Regeneración del Pavimento de la Pista de Vuelo” del Aeropuerto de Ibiza. Se encuentran en ejecución como actuaciones más destacables la “Renovación de Solados en la Planta P10 del Terminal T1” del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, la “Adecuación de la Cubierta del Edificio Terminal-FASE II” del Aeropuerto de Bilbao y la “Implantación del Terminal de Carga y Puesto de Inspección Fronteriza del Aeropuerto de Tenerife Norte.





Para los próximos meses está prevista la finalización de la “Regeneración del Pavimento de la Calle T” del Aeropuerto de Tenerife Sur, la “Nueva Impermeabilización del Edificio Terminal y Módulos” del Aeropuerto de Palma de Mallorca y el “Refuerzo del Firme en la Pistas 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas” del Aeropuerto de Gran Canaria. Para los próximos meses está previsto el inicio de la obra para la “Adecuación General de Plataforma” del Aeropuerto de Tenerife Sur, de el “Recricido de Pista” de Valladolid y de la “Adecuación de la Plataforma de Aviación General” en el Aeropuerto de Ibiza.

En el aeropuerto de Luton, continúan tanto las inversiones en mantenimiento y renovación de equipamientos como en el Proyecto Curium de aumento de capacidad del aeropuerto, que está progresando significativamente en todos sus áreas y que se concretará en la construcción de un edificio de aparcamiento, la remodelación y mejora de los accesos al aeropuerto, la ampliación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de áreas comerciales.



5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante el primer semestre del año 2016 y su comparativa con el mismo periodo del año anterior:



- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones para garantizar el **Mantenimiento del Servicio** en 2016 ha disminuido respecto al mismo periodo del año 2015, pasando del 47% en 2015 al 41% en 2016. No obstante, en términos absolutos ha crecido cuantitativamente en el año 2016 respecto al 2015, pasando de 35,2 millones de euros en 2015 a 40,8 millones en 2016, lo que implica un incremento del 15,9%. Destacan como actuaciones principales las pequeñas obras que realizan los aeropuertos para el mantenimiento de las infraestructuras actuales que suponen 10,1 millones de euros en total.
- Las inversiones efectuadas en 2016 en el ámbito de la **Seguridad** suponen en el primer semestre el 21,8% del total de la inversión de Aena (frente al 28,4% del mismo periodo en el año 2015). No obstante se han incrementado en 0,6 millones de euros entre 2015 y 2016, pasando de 21,2 a 21,8 millones de euros. Destacan la “Regeneración del Pavimento” del aeropuerto de Ibiza, el “Suministro de vehículos autoextintores 6x6 de 10.000 litros de agua” para varios aeropuertos y el “Suministro con Instalación de un Sistema Integrado de Control de Accesos” para varios aeropuertos.
- En el ámbito del **Medio Ambiente**, se han invertido 7,6 millones de euros en el primer semestre de 2016, 3,9 millones más que en el mismo periodo en 2015. (el 7,7% del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en el Convenio de medidas compensatorias en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas y las actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico) en varios aeropuertos.
- Las inversiones en **Capacidad** efectuadas en el primer semestre de 2016, ascienden a 3,0 millones de euros, cifra inferior en 7,6 millones de euros respecto al primer semestre de 2015. Destacan como proyectos de inversión más significativos el “Suministro e instalación de la isleta de facturación nº 6 en el Terminal T1” del aeropuerto de Barcelona-El Prat, la “Nueva Calle INNER 8 entre Gate 1 y Gate 2” en Adolfo Suárez Madrid Barajas y las “Actuaciones para la puesta en categoría II/III (mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad)” en el aeropuerto de Zaragoza que permitirá un mayor número de operaciones al poder realizarse estas en condiciones de visibilidad adversa.
- En cuanto a las **Expropiaciones**, apenas se han realizado pagos en el primer semestre de 2016, tan solo 1,2 millones de euros y la mayoría por sentencias relativas a los terrenos expropiados en Adolfo Suarez Madrid Barajas.
- Dentro de las inversiones clasificadas como “**Resto**”, se incluyen las inversiones destinadas a las Tecnologías de la Información, entre ellas el “Equipamiento de redes de comunicaciones y los servidores y redes de almacenamiento”. También cabe destacar las encaminadas a mejorar los ingresos comerciales, donde destaca la “Remodelación y adecuación de 5 Salas VIP” en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

6. BALANCE

6.1 Activo neto y estructura de capital

Resumen de estado de situación financiero consolidado

Miles de euros	1S 2016	2015	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	14.810.687	15.935.551	-1.124.864	-7,1%
Activo corriente	1.480.256	1.087.829	392.427	36,1%
Total activo	16.290.943	17.023.380	-732.437	-4,3%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	4.322.652	4.360.281	-37.629	-0,9%
Pasivo no corriente	9.476.874	10.820.205	-1.343.331	-12,4%
Pasivo corriente	2.491.417	1.842.894	648.523	35,2%
Total patrimonio neto y pasivo	16.290.943	17.023.380	-732.437	-4,3%

En lo relativo al Activo no corriente, la disminución en libros de 1.124,9 millones de euros acaecida durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 1.046,8 millones de euros de la partida de Inmovilizado Material del Balance de situación, motivada a su vez por la reversión de la provisión (por importe de 770,8 millones de euros) que se dotó en su día por el valor de los terrenos por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. Adicionalmente, se han producido otras bajas durante el periodo, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones, e impactos negativos derivados de la evolución

desfavorable del tipo de cambio de la libra frente al euro, por lo relativo al inmovilizado material e intangible perteneciente al grupo LLAHIII.

A su vez, el aumento del activo corriente en 392,4 millones de euros se debe al aumento en 469,2 millones de euros del saldo del epígrafe “Efectivo y equivalentes al efectivo”, que se ha visto parcialmente compensado por la reducción en 75,6 millones de euros del epígrafe “Clientes y otras cuentas a cobrar”, causado por una mejora en los periodos medios de cobro a clientes y el cobro de 51,5 millones de euros de créditos por efecto impositivo que figuraban en dicho epígrafe al cierre del ejercicio 2015.

Aunque el resultado del período ha sido positivo en 492,3 millones de euros, el Patrimonio neto ha disminuido en 37,6 millones de euros como consecuencia principalmente de la disminución en el epígrafe “Otras reservas” en 93,8 millones de euros, por el efecto en las Reservas de cobertura causado por la evolución de la curva de tipos de interés y su impacto negativo en la valoración a 30 de junio de 2016 de los instrumentos financieros derivados suscritos por el grupo. Dado que el vencimiento principal de los derivados se produce en 2026 y que los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos, la expectativa es que estas reservas serán revertidas antes del vencimiento de las obligaciones principales.

La disminución del Pasivo no corriente en 1.343,3 millones de euros se debe principalmente a la ya comentada reversión de la provisión por expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y a la disminución en el epígrafe de Deuda Financiera en 445,7 millones de euros, causada esencialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE por un total de 443,0 millones de euros, de acuerdo al calendario de amortización establecido. En sentido contrario, el epígrafe de “Instrumentos financieros derivados” crece en 120,3 millones de euros por la razón apuntada en el párrafo relativo al “patrimonio neto”, así como en la partida “Dividendo a pagar” se reconoce la obligación del pago del dividendo con cargo a resultado de 2015 por importe de 406,5 millones de euros (este importe se ha satisfecho el 5 de julio).

El incremento de 648,5 millones de euros en el Pasivo corriente se debe principalmente al aumento en el epígrafe “proveedores y otras cuentas a pagar” por 672,7 millones de euros, originado por el devengo íntegro, al inicio del período, del importe anual a pagar por determinados impuestos municipales, en aplicación de lo establecido en la CINIIF 21- Gravámenes.

Es principalmente este aspecto contable derivado de la aplicación de la CINIIF 21 el que ha ocasionado una reducción del fondo de maniobra, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y financiación, desde -755,1 millones de euros en 2015 hasta -1.011,2 millones de euros al cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 30 de junio de 2016 en 8.486,3 millones de euros (incluyendo 331,2 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 9.401,7 millones de euros registrados en 2015.

Por su parte, la deuda financiera neta de la Compañía, a efectos de los “covenants” acordados en los contratos de financiación novados con fecha 29 de julio, asciende a 8.353,6 millones de euros al 30 de junio de 2016 frente a 9.103 millones de euros al 31 de diciembre de 2015. La caída se ha debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA y de la amortización de la deuda:

Miles de euros	1S 2016	2015
Deuda Financiera Bruta covenants	9.302.546	9.614.211
Efectivo y equivalentes al efectivo	948.947	510.784
Deuda Financiera Neta covenants	8.353.599	9.103.427
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA¹	3,9x	4,5x

¹ Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de deuda suscritos con las entidades bancarias con fecha 29 de julio de 2014

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 30 de junio de 2016 (8.486,3 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (8.354,6 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (incluida la de LLAH III), ni las fianzas a corto plazo y, por el contrario, si incluye el valor razonable de los instrumentos financieros derivados.

Durante el primer semestre de 2016 se ha amortizado deuda por 443,0 millones de euros, mediante el efectivo generado. Igualmente, se han realizado las siguientes operaciones:

- 1.487 millones de euros (de préstamos con Depfa Bank y FMS), han pasado de régimen de tipo revisable al 2.324% a régimen variable de Euribor 3m + spread medio 0.095%.



- ▶ Se han convertido 447 millones de euros (préstamos Banco Europeo de Inversiones), de régimen tipo revisable a régimen tipo fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 2,175% a un tipo medio de 1,074%.
- ▶ 71,2 millones de euros, (préstamo Dexia Sabadell) han pasado de régimen fijo revisable (3,35%) a régimen variable (Euribor + 0,85% spread).

Con fecha 9 de febrero de 2016, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016 del Banco de España a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia que completa la adaptación al ordenamiento jurídico español a los requisitos de Basilea III, estableciendo entre otros aspectos, la ponderación de riesgo que las entidades prestamistas deben aplicar en sus balances a la deuda con las diversas entidades del sector público.

De acuerdo con dicha Circular, la deuda que ENAIRE, principal accionista de la Sociedad, tiene contratada con diversas entidades financieras y que, a su vez, tiene su reflejo en la deuda coacreditada (deuda espejo) de la Sociedad con ENAIRE, podría dejar de ponderar como riesgo 0% en los balances de las mismas, a efectos de determinar sus requerimientos de capital.

Si bien, la Sociedad está aún llevando a cabo un análisis de la mencionada Circular, en el actual contexto de liquidez y solvencia financiera de la Sociedad el posible impacto de dicha Circular se estima que no sería relevante.

Las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio de 2016, la agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha mantenido la calificación crediticia otorgada a Aena el año pasado (Baa1 con perspectiva estable), estando un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España. En ese mismo mes, la agencia FitchRatings ha mejorado la perspectiva de su calificación a Aena de estable a positiva (BBB+ con perspectiva positiva). Esta calificación supone situar el riesgo crediticio de Aena en una posición ligeramente mejor del que actualmente otorga ésta agencia al Reino de España, y confirma el respaldo a la solidez financiera de la compañía. La perspectiva positiva de Fitch está basada en el fuerte crecimiento del tráfico, la mejora de la operativa de la compañía, así como en la reducción de los niveles de endeudamiento.

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

Miles de euros	1S 2016 (días)
Periodo medio de pago a proveedores	53
Ratio de las operaciones pagadas	56
Ratio de las operaciones pendientes de pago	36

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:

- ✓ $\text{Periodo medio de pago a proveedores} = (\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$.
- ✓ $\text{Ratio de las operaciones pagadas} = \Sigma (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- ✓ $\text{Ratio de las operaciones pendientes de pago} = \Sigma (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- ✓ Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.



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

(miles de euros)	Importe
Total pagos realizados	426.477
Total pagos pendientes	62.184

En el primer semestre de 2016 se han reducido los plazos medios de pago, adaptándose a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

7. FLUJO DE CAJA

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	1S 2016	1S 2015	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	999.857	786.290	213.567	27,2%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-116.647	-84.778	-31.869	37,6%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-410.886	-452.501	41.615	-9,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	556.741	290.305	266.436	91,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.025.933	541.418	484.515	89,5%

Durante el primer semestre de 2016, las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertas con unos significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (+999,9 millones de euros), que han podido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (123,4 millones de euros) y la amortización de la deuda, generando adicionalmente un saldo positivo de tesorería de +469,2 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

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

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en este semestre (12,6%), hasta 952,6 millones de euros, desde los 845,6 millones de euros en el mismo periodo de 2015, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA de 931,7 millones de euros al cierre del primer semestre de 2016, frente a los 826,4 millones de euros del mismo periodo de 2015.

Respecto a las variaciones del capital circulante, la variación del saldo de “Deudores y otras cuentas a cobrar” se debe a que la compañía aérea Vueling ha cambiado sus condiciones de pago a 60 días a prepago y, adicionalmente, se han cobrado las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas devengadas a 31 de diciembre de 2015. La variación en el epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar” se debe principalmente al devengo del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) por el año entero, de acuerdo a la CINIIF 21, así como al reconocimiento del dividendo activo a pagar por importe de 406,5 millones de euros.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en el primer semestre de 2016 hasta los 999,9 millones de euros, desde los 786,3 millones de euros de la primera mitad de 2015, como consecuencia de lo anterior además, entre otros, de la menor cantidad pagada por intereses (69,0 millones de euros en 1S 2016 frente a 104,8 millones de euros en 1S 2015).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

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

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 123,4 millones de euros, frente a los 80,7 millones de euros del año anterior. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero en los seis primeros meses de 2016, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad (ver apartado 5. Inversiones).

También se recogen con cobros de Aena Desarrollo Internacional por dividendos de sus participadas por importe de 7,1 millones de euros y otros cobros menores.



Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 6,1 millones de euros, ingresos de financiación de entidades de crédito (22,2 millones de euros) y otros cobros (11,9 millones de euros).

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire. Las amortizaciones de deuda durante este semestre suponen 443,0 millones de euros por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato.

8. RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

8.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

Aena, S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”), que es el instrumento básico de regulación que establece, por periodos quinquenales, las condiciones mínimas de operación de los aeropuertos en cuanto a niveles de calidad de servicio y capacidad, las inversiones y costes asociados, estableciendo a nivel agregado de la red de aeropuertos el precio máximo anual por pasajero que se podrá cobrar en cada uno de los años del periodo 2017-2021.

Aena, S.A. se encuentra actualmente en el proceso de revisión y elaboración por parte de su regulador “DGAC” (Dirección General de Aviación Civil) del primer marco regulatorio quinquenal de la compañía en España. El 22 de diciembre de 2015 la Compañía hizo pública su propuesta inicial para este marco, o “DORA” (Documento de Regulación Aeroportuaria), que fue objeto de un exhaustivo proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que agrupan a sus principales clientes. Como resultado de este proceso de consultas, el 8 de marzo de 2016, Aena, S.A. envió a la DGAC su propuesta final de DORA, en la que se incorporó una propuesta de congelación tarifaria para el periodo 2017-2021 (ambos incluidos). La propuesta de congelación resultó de la aplicación de la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014, que impone la congelación como techo de la evolución de las tarifas hasta el año 2025.

Tal y como se ha citado, esta propuesta está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido por la Ley 18/2014 por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final. Tal y como establece la regulación vigente, la DGAC enviará su propuesta final al Ministerio de Fomento para su remisión y aprobación antes del 30 de septiembre de 2016, previo informe de la “CNMC” (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). En este sentido, el 21 de junio de 2016, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control al amparo del nuevo marco establecido por la citada Ley 18/2014 en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período DORA en un -2,02% anual (frente a la propuesta tarifaria de congelación de tarifas de Aena). Las principales discrepancias de este informe de la CNMC en relación con la propuesta de Aena son las siguientes:

- La CNMC mantiene su criterio de fecha 23 de julio de 2015, acerca de la asignación de costes entre la actividad aeroportuaria regulada y la actividad comercial, según el cual 69,8 millones al año deben trasladarse de la base de costes regulada a la actividad comercial. Aena interpuso un recurso contra esta asignación de costes y no ha aplicado el citado criterio en su propuesta final de DORA.
- El wacc propuesto por la CNMC es del 6,26 % pre-tax (con una tasa libre de riesgo de 2,3% y una prima de riesgo de 4,9%), mientras que el wacc recogido en la propuesta final de Aena es del 8,4% pre-tax (con una tasa libre de riesgo de 3,38% y una prima de riesgo de 6,85%)

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

Riesgos de explotación

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

- ✓ La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- ✓ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) desde el punto de vista operativo no existen riesgos adicionales, dado que en lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen y en lo referido a las operaciones de aeronaves, se espera un acuerdo que posibilite el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido.

El impacto sobre el tráfico se considera que vendría dado por el comportamiento de la demanda del mercado británico que se derive de la evolución de la libra. En este sentido, se ha estimado que a un 10% de devaluación de la libra le podría corresponder un descenso de 1,5 millones de pasajeros británicos. Dado que la caída de la libra frente al euro estimada por los especialistas se sitúa alrededor del 15%, el impacto resultante se considera reducido y limitado al corto plazo y, adicionalmente, ha tenido un efecto favorable sobre la tasa libre de riesgo (el tipo marginal de la obligación a 10 años del Estado Español bajó a 1,05 %, frente al 1,75 % considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2015). El efecto conjunto de todo lo antes indicado lleva a concluir que no existen indicios de deterioro.

Adicionalmente, se ha realizado un análisis del impacto en el aeropuerto de Luton tomando como referencia el Plan de Negocio de 2015, que fue el plan de negocio utilizado para el test de deterioro efectuado al cierre de 2015, y cuyas estimaciones de tráfico son inferiores a las estimaciones actuales de la compañía. Este escenario se puede considerar como un caso pesimista en el supuesto de un perjuicio producido por el "Brexit", dado que:

- Este escenario conservador implicaría un crecimiento del número de pasajeros del 4,4 % en 2016. A junio de 2016 el crecimiento de pasajeros respecto al año anterior era del 20,6 %.
- Entre las posibles consecuencias del "Brexit", está la posibilidad de que se suspenda o se difiera el proyecto para la ampliación del sistema aeroportuario londinense, lo cual puede impactar positivamente en el aeropuerto de Luton desde el punto de vista del tráfico, así como de la tarifa.

No obstante lo anterior, se ha efectuado al cierre de este primer semestre de 2016 un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en tasas de descuento, sin que dichos escenarios, incluso para tasas superiores en 2 puntos porcentuales a la considerada en el test efectuado al cierre de 2015, hayan arrojado un valor razonable inferior al valor en libros del inmovilizado procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III.

- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ✓ En las operaciones de sus aeropuertos, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional

Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En el caso del aeropuerto de Luton y tras el resultado del Brexit, este aeropuerto se podría ver afectado por una reducción en sus niveles de actividad como consecuencia de las limitaciones a la libre circulación de personas o bien de la evolución macroeconómica de Reino Unido. El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.



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

8.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en el apartado “riesgo de liquidez”.

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 30 de junio de 2016, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

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

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

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

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

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

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende a 531.155 miles de euros, de los que 456.155 miles de euros corresponden a préstamos del BEI y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,066 % y 75.000 miles de euros corresponden a préstamos del banco DEXIA SABADELL que han pasado a régimen de tipo de interés variable (Euribor 3 meses +0,850).



El grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 se contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros. El diferencial medio sobre Euribor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. Los objetivos perseguidos con esta operación fueron:

- Adecuar la estructura tipo fijo/tipo variable de deuda al de empresas comparables: 79 % fijo/21 % variable (previamente 50 % fijo/50 % variable).
- Disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021.

A 30 de junio de 2016, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos por el período de seis meses terminado a 30 de junio de 2016 habría sido 4.134 miles de euros menor y 4.134 miles de euros mayor, respectivamente (por el período de seis meses terminado el 30 de junio 2015: 2.840 miles de euros menor y 2.840 miles de euros mayor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A. en el largo plazo, por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según la legislación vigente.

En este sentido, la Sociedad ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir en los mercados en que opera, considerándose por parte de los administradores de la Sociedad sobre la base de este análisis que las variaciones que eventualmente se pudieran poner de manifiesto en estos no supondrían un efecto significativo en el "Patrimonio Neto" de la Sociedad.

Riesgo de crédito

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

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

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

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

Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en su generación de caja. Aunque a 30 de junio de 2016 el Grupo presenta un fondo de maniobra (calculado como el total de activos corrientes menos el total de pasivos corrientes) negativo de 1.011.161 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 755.065 miles de euros), tiene un EBITDA en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de 931.708 miles de euros (826.427 miles de euros en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2015), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros. En estas circunstancias, los administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

A 30 de junio de 2016 la Sociedad Aena dispone de 1.000 millones de euros en líneas de crédito no dispuestas. El subgrupo dependiente LLAH III dispone de 65 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas.



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

A 30 de junio de 2016	2016 (*)	2017	2018	2019	2020	Siguientes	Total
Préstamo de ENAIRE	682.506	861.981	730.201	731.961	731.835	5.262.444	9.000.928
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE	30.625	-	-	-	-	-	30.625
Préstamos de entidades de crédito	10.017	20.938	-	-	-	264.642	295.597
Pasivos por arrendamientos financieros	1.263	2.005	2.192	2.276	2.358	16.077	26.171
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	55.936	55.936
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	429	-	-	-	-	-	429
Otros pasivos financieros	27.540	2.858	5.761	6.820	33.299	35.366	111.644
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	982.332	-	-	-	-	-	982.332
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	63.287	111.754	100.483	89.992	79.507	361.723	806.746
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	4.950	10.194	10.392	9.334	9.953	12.254	57.077
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	2.244	4.475	4.475	4.475	4.487	12.959	33.115

(*) Recoge el período de 1 de julio de 2016 a 31 de diciembre de 2016.

A 31 de diciembre 2015	2016	2017	2018	2019	2020	Siguientes	Total
Préstamo de ENAIRE	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.443.910
Intereses devengados por préstamos de ENAIRE	26.453	-	-	-	-	-	26.453
Préstamos de entidades de crédito	11.421	333	-	-	-	296.831	308.585
Pasivos por arrendamientos financieros	2.080	2.096	2.134	2.174	2.214	17.974	28.672
Préstamos de accionistas a LLAH III	-	-	-	-	-	62.953	62.953
Intereses devengados Préstamo de accionistas a LLAH III	482	-	-	-	-	-	482
Otros pasivos financieros	33.721	209	1.963	3.972	30.618	27.412	97.895
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes)	323.265	-	-	-	-	-	323.265
Intereses Deuda Aena, S. A. (**)	199.047	174.764	156.165	138.833	123.682	568.421	1.360.912
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.143	11.473	11.695	10.505	11.201	13.791	69.808
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	5.050	5.036	5.036	5.036	5.050	14.585	39.793

(**) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio vigente a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015.

9. PRINCIPALES LITIGIOS

Respecto a los litigios sobre los justiprecios satisfechos a los propietarios de terrenos expropiados principalmente para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Aena ha recibido sendas notificaciones de Sentencias favorables a sus intereses, del Tribunal Supremo fechadas los días 20 y 27 de junio de 2016, por las que se desestimaba los recursos de alzada interpuestos por varios expropiados contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de varias fincas expropiadas en relación con el proyecto de expansión del Aeropuerto de Madrid-Barajas. En consecuencia, se ha procedido a revertir las provisiones citadas por el total del importe de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros se abonan al valor de los terrenos contra los que se dotó en su día, y el resto, 204.886 miles de euros, dan lugar a un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Por último, a día de hoy no se ha producido ninguna acción judicial relevante relacionada con el procedimiento sobre medio ambiente del conjunto residencial "Ciudad Santo Domingo".

10. RECURSOS HUMANOS

10.1 Datos de plantilla

La plantilla media total a 30 de junio de 2016 se mantiene prácticamente estable en 7.909 empleados (incluyendo 714 empleados del aeropuerto de Luton), frente a 7.856 empleados (615 empleados de Luton) a 30 de junio de 2015, siendo la plantilla media temporal de 756 empleados frente a 687 empleados a 30 de junio de 2015.

Cabe resaltar los buenos resultados obtenidos en términos de productividad acumulada de la Sociedad dominante, con un notable incremento de la ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 12,4% en el primer semestre de 2016 en comparación con el mismo periodo de 2015.

Productividad (Tráfico/Plantilla total)

1S 2015: 12.866,16

+ 12,4%

1S 2016: 14.460,67



Política Retributiva

En la nómina del mes de Enero 2016 se realizó el abono del 49,73% de la Paga Extra de Diciembre 2012, que había quedado suspendida por aplicación del Real Decreto Ley 20/2012 de 13 de Julio.

Como consecuencia de la rigurosa política de austeridad y control del gasto de personal, las retribuciones del Sector Público, se encontraban congeladas desde el año 2010. Sin embargo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, articula ciertas condiciones y procedimientos para la modificación de las retribuciones del personal laboral y no funcionario, implantando, -con efectos 1 de enero de 2016-, un incremento del 1% en los conceptos retributivos, (excepto ciertos conceptos que de acuerdo a la normativa vigente, seguirán congelados con valores de 2015).

10.2 Igualdad

Del total de profesionales de la Sociedad dominante, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

En cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, continúa en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo".

10.3 Selección

Durante este semestre han coexistido dos líneas diferenciadas de procesos selectivos:

a) Constitución de bolsas de candidatos en reserva. Niveles D-F.

Este proceso selectivo iniciado el 20 de octubre de 2015, para la cobertura de futuras necesidades de contratación de carácter fijo y/o temporal en los distintos centros de trabajo de Aena, tuvo más de 40.000 solicitudes, siendo finalmente superadas por un total de 5.295 candidatos.

Una vez finalizado el proceso, en julio de 2016, serán constituidas las bolsas de candidatos que alimenten las futuras necesidades de contratación durante los próximos cinco años.

b) Convocatoria de 110 contratos en prácticas para Titulados Universitarios.

En el marco de las diferentes actuaciones que Aena, S.A. viene desarrollando en materia de empleo, entre ellas, su participación en el Plan de Emancipación Juvenil 2012-2015 y en la Estrategia Juventud 2020, promovidos por el Gobierno de España, se incluye el poder dar continuidad a estas iniciativas, mediante la realización de contratos en prácticas dirigidos a Titulados Universitarios, que permitan a los interesados obtener una experiencia laboral que complemente la formación académica recibida y facilite su inserción en el mundo empresarial y en el mercado de trabajo.

A estos efectos con fecha 4 de mayo de 2016, previa autorización del Consejo de Administración de Aena S.A., se convocó un proceso selectivo para la formalización de 110 contratos en prácticas, por un periodo inicial de un año y prorrogable hasta un máximo de dos. Su finalización está prevista durante el último trimestre de 2016.

Así mismo, se ha seguido dando continuidad al Plan de Acción 2014-2016 de la Estrategia Juventud 2020, ofreciendo nuevas becas para la realización de prácticas académicas externas. Durante el curso académico 2015-2016, en torno a 80 alumnos, han aprovechado esta oportunidad que enriquece y complementa su formación académica y profesional.

10.4 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

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

Para ello durante este semestre, se han realizado actuaciones formativas en diversas materias: Seguridad Operacional, Marco normativo europeo para la certificación de aeropuertos (RE 139/2014), Actuaciones de refresco de seguridad operacional, Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y familiares, Mejora de la calidad percibida del pasajero e impulso de la excelencia cliente, etc.

En este periodo se ha gestionado un volumen de 166.966 horas de formación, para un total de 5.263 empleados, más de un 70% de la plantilla. A su vez, se han facturado más de 90.000 € por servicios de formación dirigidos a personal externo, para más de 1.600 personas de más de 430 empresas distintas.

El talento y compromiso de los empleados de Aena son los pilares que fundamentan el éxito de su desempeño y son su mejor activo para la adaptación a los retos que pretende afrontar la compañía en el futuro.

Durante 2016, se continúan consolidando diferentes programas específicos como herramienta para el desarrollo profesional individual o en equipo., entre ellas cabe destacar dos programas específicos:

a) Mentoring

El Programa de Mentoring, Líderes Desarrollando Líderes, continúa su crecimiento lanzando en 2016 su 5ª y 6ª edición, acumulando hasta junio de 2016, un total de 135 participantes.

Mediante este programa Aena continúa profundizando en la implantación de herramientas claves en el desarrollo profesional:

- Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- Desarrollo de competencias clave para el liderazgo.
- Favorecer el compromiso y la transformación cultural.
- Favorecer el networking interno.

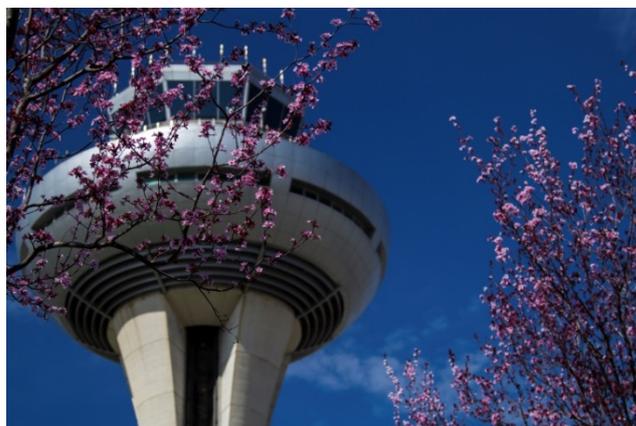
b) Coaching

El programa de Coaching, ha tenido una participación en el primer semestre de 2016 de 33 empleados (10 con coaches externos + 23 internos); 15 de los cuales ya han finalizado sus procesos. 18 son mujeres y 15 hombres.

11. RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

Durante el primer semestre de 2016 se ha materializado el sistema de gobierno y gestión de la responsabilidad corporativa a través de la aprobación de la Política Marco de Responsabilidad Corporativa (RC) por el Consejo de Administración.

Esta política actualiza la adoptada en el año 2009 al objeto de alinearla a la nueva realidad dando respuesta a las Recomendaciones de la CNMV en materia de Buen Gobierno Corporativo y plantea una estrategia de responsabilidad corporativa que sitúe a la compañía a la vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito, así como contribuir a cumplir el interés social como parte fundamental de la estrategia de excelencia y de mejora de la competitividad de la empresa.



Actuaciones destacadas:

- ▶ Publicación del **Informe Anual y de Responsabilidad Corporativa 2015** elaborado de acuerdo a las directrices de la **Guía G4**, y siguiendo algunas indicaciones del Consejo Internacional de Informes Integrados (IIRC).
- ▶ Por primera vez en su historia, **Aena ha entrado en el ranking MERCO, Monitor Empresarial de Reputación Corporativa** de referencia en España y Latinoamérica que cada año clasifica a las empresas con mejor reputación. Aena ocupa el 2º lugar del ranking sectorial de 'Infraestructuras, servicios y construcción' y el puesto número 48º entre más 100 empresas con mejor reputación.
- ▶ Refuerzo del posicionamiento y reputación corporativa de Aena mediante el impulso y desarrollo de actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativo y el establecimiento de alianzas estratégicas.
- ▶ Aena lidera el **Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e integridad de Forética**.
- ▶ Despliegue de herramientas internas y externas de comunicación (memorias anuales, página web, etc.) a través las que se presenta el desempeño en sostenibilidad y buen gobierno a empleados, clientes, inversores, comunidades locales y sociedad en general.
- ▶ Participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa, así como la difusión e intercambio de buenas prácticas en sostenibilidad.
- ▶ Desarrollo de proyectos orientados a la mejora de la productividad global de la compañía y, específicamente, la excelencia en la calidad, seguridad de personas e instalaciones, el medio ambiente, el ahorro y la eficiencia energética, la planificación, el desarrollo de sus infraestructuras o la optimización de los procesos de gestión y de las operaciones.
- ▶ Fomento de actividades innovadoras con el fin de mejorar el servicio, incrementar la capacidad aeroportuaria y optimizar el desarrollo de su actividad en el ámbito de medio ambiente, gestión aeroportuaria, servicios comerciales, facilitación y seguridad, contratación y los proyectos en común con navegación aérea.
- ▶ La puesta en marcha de un "Sistema de gestión de ideas y buenas practicas innovadoras" donde los empleados, a través de la herramienta INNOVA en la intranet, intercambian sus ideas y las canalizan hacia las personas con poder de decisión en la organización.
- ▶ Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) para el seguimiento y la sistematización de mecanismos para la mejora continua de todos los procesos de la organización, desde una perspectiva integrada, proporcionando una certificación única y la mejora de la información para la toma de decisiones estratégicas por parte de la alta dirección.

11.1 La protección del entorno

La necesidad de compatibilizar la gestión de los aeropuertos con el territorio donde se asientan requiere de un modelo de actuación que nos permita una convivencia sostenible, tanto en lo que respecta a las comunidades locales como al medio natural que nos rodea.

Para ello, se llevan a cabo un amplio conjunto de actuaciones en materia de medio ambiente que garantizan el cumplimiento de la normativa ambiental vigente, así como de iniciativas enfocadas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, la protección de la biodiversidad, la minimización del consumo de recursos naturales y el impulso de estrategias y planes de actuación que permiten aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.

Actuaciones destacadas:

- Ejecución de **los Planes de Aislamiento Acústico**. A fecha de 30 de junio de 2016 se ha llevado a cabo la financiación del aislamiento acústico de 20.032 inmuebles, convirtiendo la protección de la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario, en una de las prioridades de Aena.
- **Evaluación de impacto ambiental** de proyectos e instrumentos de planificación.
- **Evaluaciones acústicas**: Celebración de las Comisiones Mixtas de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Ibiza y Bilbao realizadas al objeto de informar de las propuestas de Servidumbres Acústicas.
- **Evaluación atmosférica**: Renovación de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation" en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en nivel 2, y Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote en nivel 1. Otro aspecto destacable es la incorporación en los contratos con los agentes de Handling de la obligación de reducir las emisiones de sus vehículos en un 20% para 2020, lo cual repercutirá positivamente en la minimización de emisiones de gases de efecto invernadero en los aeropuertos.
- Gestión de la **calidad del suelo y aguas subterráneas** de los aeropuertos de la red de Aena.
- Actuaciones en materia de **eficiencia energética** (Acuerdo Marco de Sistemas de Iluminación Eficiente) y energías renovables, (Plan Fotovoltaico de los aeropuertos canarios).



11.2 Desempeño social

El desempeño social de Aena en este primer semestre del 2016 se enmarca en nuevos objetivos y retos que inciden en la mejora de la visibilidad de los proyectos y de la dimensión social interna y externa de nuestra organización

Actuaciones destacadas

- a) Desde el ámbito de la **dimensión social interna**, se plantea como nuevo objetivo impulsar un nuevo programa de conciliación y beneficios para el empleado que faciliten mejorar en su entorno laboral, personal y familiar:
 - Licitación de dos expedientes que pretenden ayudar al empleado en situaciones vitales de una manera integral y profesionalizada. En situaciones de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, etc., el empleado podrá disponer de recursos informativos y especializados para conciliar y afrontar de una manera más adecuada estas situaciones.
 - Se trabaja en nuevos protocolos de actuación y coordinación entre las distintas áreas implicadas el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas.
 - Establecimiento de un procedimiento colaborativo entre diferentes divisiones asociado a incidencias de conflicto laboral y en algunos casos a situaciones estructurales asociadas. Se pretende utilizar una metodología transversal de comunicación que identifique áreas de mejora en situaciones de comunicación, toma de decisiones y resolución de conflictos de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto.

A través del **Programa de Ayudas sociales al empleado** se han destinado un total de **1.246.340 €** para 10.631 ayudas solicitadas para salud, estudios de hijos de empleados, la conciliación, nacimientos o discapacidad.

- b) En el ámbito de la **dimensión social externa**, destacan:

- Avance en los proyectos relacionados con grupos de interés, adaptando a las necesidades de planificación estratégica en este ámbito y al cumplimiento de la ley en materia de discapacidad e integración social. Durante el primer semestre se ha adjudicado la **primera convocatoria para programas de actuación en materia de empleo para entidades con discapacidad, que asciende a un importe de 100.000 €** destinados a programas de empleo para un total de 8 entidades discapacidad adjudicatarias y supone la garantía de creación de empleo para personas con discapacidad hasta 2018.



- Creación de un nuevo canal de solicitud del servicio de atención a las **Personas con Movilidad Reducida** a través de la APP de Aena.
- Jornada de **accesibilidad CERMI-AENA** con la presentación del "Manual de atención a personas con discapacidad o con movilidad reducida", cuyo objetivo es ofrecer a todos los organismos y agentes implicados en el proceso de asistencia e información al pasajero, las pautas de atención y actuación ante estos usuarios.
- Celebración de **Jornadas Solidarias y Culturales** en los centros de trabajo de Aena. Más de 10 entidades sociales que promueven centros especiales de empleo; o empresas de inserción o destinan sus objetivos a la consolidación del comercio justo.
- Inclusión del aeropuerto de Lanzarote en la **red de espacios solidarios**. Dentro del Programa de Espacios Solidarios la media de ocupación durante el primer semestre ha sido de más del 70%, y se ha contado con más de 30 entidades diferentes.



12. CONTRATACIÓN

En el año 2016, Aena ha iniciado un nuevo proyecto que tiene por objeto llevar a cabo el análisis, la definición y la implantación de la contratación electrónica. Este proyecto tiene carácter plurianual, está compuesto por más de 10 medidas o programas individuales y permitirá la adaptación, mejora y reingeniería de los procesos de Contratación mediante el uso intensivo de medios electrónicos, así como definir y establecer una estrategia global y única, a medio plazo, sobre la evolución y el desarrollo de los sistemas de información de Contratación.

La relación de las medidas a analizar y desarrollar es la siguiente:

- Implantación de la firma electrónica en los procesos de contratación de Aena.
- Registro electrónico (medida transversal).
- Notificaciones electrónicas fehacientes (medida transversal).
- Comunicaciones electrónicas (medida transversal).
- Licitación electrónica.
- Factura electrónica.
- Digitalización certificada de facturas y otros documentos (medida transversal).
- Desarrollo del gestor documental conforme a ENI.
- Toma de decisión sobre los gestores de expedientes. Posible nuevo gestor.
- Automatización de los cuadros de mando e informes de seguimiento.

Durante el primer semestre de 2016, se ha llevado a cabo la fase de análisis y definición de los requisitos funcionales de prácticamente todas las medidas expuestas anteriormente. La implementación de estas actuaciones permitirá llevar a cabo la sustitución progresiva de los métodos tradicionales de la Contratación, basados en soporte papel, por nuevos métodos y procesos basados en las tecnologías de la información y de las comunicaciones y en el uso de los medios electrónicos. Estas medidas añaden valor a los procesos de Contratación, generan ahorros en costes (consumo de papel y gastos de impresión, entre otros), simplifican trámites administrativos, mejoran la eficacia de los procesos y permiten una mayor adecuación al cumplimiento de los principios de la contratación pública sobre transparencia, publicidad, igualdad, concurrencia, no discriminación y confidencialidad.

Por otra parte, dentro del ámbito de la contratación electrónica, Aena ya está aplicando el sistema de subastas electrónicas en los procesos de adjudicación de determinados expedientes y pedidos de Acuerdos Marco, siempre 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 en el 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.

Desde la implantación de este proceso, se han ejecutado un total de 96 subastas electrónicas (70 subastas, en el primer semestre de 2016). A partir de febrero de 2016, las Unidades de Contratación descentralizadas (aeropuertos) han incorporado este sistema a su proceso de contratación, habiéndose realizado subastas electrónicas en los centros de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona, Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Lanzarote, Fuerteventura, Bilbao, Girona y Santiago.

El sistema REVLA -Registro Voluntario de Licitadores de Aena- es otro proyecto relacionado con la contratación electrónica, que ya está desarrollado y que se está incorporando en los procesos de contratación de Aena. Esta actuación permite, a través de una aplicación web y mediante la aplicación de un procedimiento objetivo, la inscripción voluntaria de los operadores económicos en el aplicativo REVLA, pudiendo incorporar de forma telemática los documentos electrónicos relativos a la documentación administrativa y referentes a la personalidad, capacidad de obrar, representación y cuentas anuales del operador económico. La obtención y presentación del correspondiente Certificado REVLA por parte de los licitadores, simplifica el trámite administrativo de presentación de documentos en formato papel, recurrente en cada proceso de contratación de Aena.

Por último, es importante destacar que durante el primer semestre de 2016 se han ejecutado las fases de definición, desarrollo y construcción de un nuevo sistema de suscripción de operadores económicos en el Portal de Contratación de la Web Pública de Aena. Este sistema se ha desarrollado con objeto de mejorar la publicidad de las licitaciones de los expedientes de Aena y fomentar la concurrencia en los procesos de contratación.

Los operadores económicos que se den de alta en este sistema, recibirán avisos informativos, vía email, de la publicación de las licitaciones de los expedientes de Aena, que estén asociados a sus sectores de actividad (en función del código CPV o Vocabulario Común de Contratos Públicos).

12.1 Contratación general de proveedores

Desde enero a junio de 2016, el importe adjudicado por Aena mediante expedientes, ascendió a 324,8 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 82,8% del total (269,1 millones de euros), frente al 17,2% (55,7 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente (en millones de euros):

<u><i>Inversión centralizada</i></u>	
Obras	35,6
Suministros	28,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	13,3
<u><i>Gastos centralizados</i></u>	
Obras	0,0
Suministros	65,6
Asistencias y Servicios	126,4
<u><i>Inversión descentralizada:</i></u>	
Obras	27,8
Suministros	6,3
Asistencias, Consultorías y Servicios	2,4
<u><i>Gastos descentralizados:</i></u>	
Obras	5,9
Suministros	3,8
Asistencias y Servicios	9,5

Por otra parte, durante el primer semestre del año 2016, el importe adjudicado por Aena mediante contratos menores es de 11,57 millones de euros.

12.2 Contratación comercial de clientes

Desde enero a junio de 2016, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 85,9 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente en dicho período, por líneas de negocio, es la siguiente:

Líneas de negocio	Nº expedientes	Importe adjudicación (€) (1ª anualidad)	% sobre Total
Alquiler de vehículos ¹	4	66.824.811	77,7%
Tiendas en régimen fiscal normal	20	4.248.498	4,9%
Bares y restaurantes	7	4.043.654	4,7%
Carga	5	3.700.130	4,3%
Máquinas	4	3.281.581	3,8%
Arrendamiento de hangares	1	2.218.534	2,6%
Servicios financieros	9	934.285	1,1%
Otros servicios a pasajero	1	240.300	0,3%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	176.708	0,2%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	6	142.740	0,2%
Agencias de viaje	3	128.534	0,1%
Arrendamiento de terrenos	1	6.666	0,0%
Salas vip	18	-	0,0%
Aparcamiento de vehículos	6	-	0,0%
Otras salas	1	-	0,0%
TOTAL	87	85.946.441	100%

¹ El importe de adjudicación se corresponde con la Renta Fija del año 2016 anualizada.

13. EVOLUCIÓN BURSÁTIL

La evolución de la cotización de Aena, S.A. durante los seis primeros meses de 2016, ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del citado periodo del 13,5% hasta los 118,25 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 12,3%. Durante el citado periodo la acción de Aena, S.A. alcanzó un máximo de 125,25 euros y un mínimo de 94,07 euros por acción.



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

1S 2016 (30/06/2016)	Aena, S.A.
Volumen Total operado (Nº de acciones)	108.574.157
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	854.915
Capitalización €	17.737.500.000
Precio de cierre	118,25 €
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	72,4%



En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2016, Aena, S.A. 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

La Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, S.A. celebrada el pasado 28 de junio de 2016, aprobó la designación de KPMG Auditores, S.L., como auditor de las cuentas de la Sociedad y de su grupo consolidado para los ejercicios 2017, 2018 y 2019, según la propuesta del Consejo de Administración celebrado el 24 de mayo de 2016.



ANEXOS:

I. Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016

II. Resumen de Hechos Relevantes

ANEXO I: I. Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016

Estado de situación financiera intermedio consolidado a 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015

Miles de euros	30 junio 2016	31 diciembre 2015
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	13.823.152	14.869.922
Activos intangibles	554.838	634.764
Inversiones Inmobiliarias	137.009	165.266
Inversiones en asociadas	75.491	77.379
Otras cuentas a cobrar	2.421	-
Activos por impuestos diferidos	158.866	127.876
Activos financieros disponibles para la venta	1.680	4.823
Otros activos financieros	57.230	54.241
Instrumentos financieros derivados	-	1.280
	14.810.687	15.935.551
Activos corrientes		
Existencias	7.420	8.545
Clientes y otras cuentas a cobrar	446.903	522.543
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.025.933	556.741
	1.480.256	1.087.829
Total activos	16.290.943	17.023.380
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	1.849.989	1.763.434
Diferencias de conversión acumuladas	(12.543)	(3.852)
Otras reservas	(150.383)	(56.568)
Intereses minoritarios	34.721	56.399
	4.322.652	4.360.281
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	8.314.763	8.760.484
Instrumentos financieros derivados	151.812	31.547
Pasivos por impuestos diferidos	105.667	118.761
Prestaciones a los empleados	41.881	31.138
Provisiones para otros pasivos y gastos	153.360	1.145.737
Subvenciones	557.140	566.430
Otros pasivos a largo plazo	152.251	166.108
	9.476.874	10.820.205
Pasivos corrientes		
Proveedores y otras cuentas a pagar	1.112.366	439.688
Deuda financiera	1.197.431	1.197.935
Instrumentos financieros derivados	43.104	42.356
Subvenciones	43.820	43.820
Provisiones para otros pasivos y gastos	94.696	119.095
	2.491.417	1.842.894
Total pasivos	11.968.291	12.663.099
Total patrimonio neto y pasivos	16.290.943	17.023.380



ANEXO I: I. Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016

Cuenta de resultados intermedia consolidada por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

Miles de euros	30 junio 2016	30 junio 2015
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.702.386	1.567.258
Otros ingresos de explotación	3.133	4.937
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.304	2.187
Aprovisionamientos	(91.003)	(90.126)
Gastos de personal	(197.943)	(192.292)
Otros gastos de explotación	(509.813)	(487.773)
Amortización del inmovilizado	(410.746)	(424.845)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	20.092	19.969
Excesos de provisiones	4.573	3.370
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(2.079)	(1.503)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	58	400
Resultado de explotación	520.962	401.582
Ingresos financieros	207.500	1.717
Gastos financieros	(56.369)	(117.168)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	(33.228)	3.903
Gastos financieros – netos	117.903	(111.548)
Participación en el resultado de asociadas	7.616	5.507
Resultado antes de impuestos	646.481	295.541
Impuesto sobre las ganancias	(157.297)	(26.042)
Resultado del período consolidado	489.184	269.499
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	(3.116)	(6.064)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante	492.300	275.563
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,28	1,84
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio (euros)	3,28	1,84

ANEXO I: I. Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016

Estado de flujos de efectivo intermedio consolidado por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 y 30 de junio de 2015

Miles de euros	30 junio 2016	30 junio 2015
Resultado antes de impuestos	646.481	295.541
Ajustes por:	306.128	550.102
- Depreciación y amortización	410.746	424.845
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	2.079	1.503
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	3.143	(97)
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de instrumentos financieros	22.124	2.545
- Imputación de subvenciones	(20.092)	(19.969)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	5.457	155
- Variación de provisiones	33.920	16.062
- Ingresos financieros	(207.500)	(1.717)
- Gastos financieros	56.369	117.168
- Diferencias de cambio	7.961	(6.351)
- Otros Ingresos y gastos	(463)	21.465
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	(7.616)	(5.507)
Variaciones en capital circulante:	69.634	(14.991)
- Existencias	239	361
- Deudores y otras cuentas a cobrar	28.550	(73.778)
- Otros activos corrientes	(33)	(8)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	59.411	84.111
- Otros pasivos corrientes	(17.940)	(18.189)
- Otros activos y pasivos no corrientes	(593)	(7.488)
Otro efectivo generado por las operaciones	(22.386)	(44.362)
Intereses pagados	(69.018)	(104.784)
Cobros de intereses	992	810
Impuestos cobrados (pagados)	45.213	60.007
Otros cobros (pagos)	427	(395)
Efectivo neto generado por actividades de explotación	999.857	786.290
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	(115.368)	(71.838)
Adquisiciones de activos intangibles	(7.406)	(8.792)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	(628)	(69)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	(2.434)	(8.251)
Cobros de préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.029	696
Cobros de otros activos financieros	11	-
Dividendos recibidos	7.149	3.476
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(116.647)	(84.778)
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)	6.112	-
Ingresos de financiación de entidades de crédito	22.254	10.065
Otros cobros	11.873	1.766
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	(167)	(436)
Devoluciones de financiación del Grupo	(442.982)	(434.663)
Dividendos pagados	(3.350)	(3.771)
Otros pagos	(4.626)	(25.462)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	(410.886)	(452.501)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(3.132)	2.102
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	469.192	251.113
Efectivo. equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	556.741	290.305
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.025.933	541.418

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
234765	10/02/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad remite comunicación informando de la fecha y hora previstas para la publicación de resultados de Aena S.A. correspondientes al periodo enero-diciembre 2015.
235174	23/02/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2015.
235176	23/02/2016	Información sobre resultados	Presentación de resultados del ejercicio 2015.
235178	23/02/2016	Información sobre dividendos	El Consejo de Administración de Aena, S.A ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la aprobación de la distribución de un dividendo con cargo a los beneficios del ejercicio 2015.
235364	25/02/2016	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2015.
235497	26/02/2016	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2015.
236058	08/03/2016	Otros sobre negocio y situación financiera	Comunicación de aprobación por el Consejo de Administración de Aena, S.A., celebrado hoy, de la propuesta final del Documento de Regulación Aeroportuaria.
237631	21/04/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad remite comunicación informando de la fecha y hora prevista para la celebración de la conference-call de presentación de los resultados de Aena, S.A. correspondientes al periodo enero-marzo de 2016.
237778	26/04/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Debido a un cambio de última hora por parte de nuestro proveedor de servicios de conference-call, se ha cambiado el número de teléfono de acceso desde Reino Unido a la conference-call de resultados del primer trimestre de 2016.
237849	27/04/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2016.
239041	24/05/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica Acuerdo del Consejo de Administración aprobando la convocatoria de la Junta General de Accionistas.
239096	26/05/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la Convocatoria de la Junta General de Accionistas.
239139	27/05/2016	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha confirmado la calificación crediticia a AENA, S.A. (BBB+) mejorando la perspectiva de estable a positiva.
240219	28/06/2016	Resolución de procesos judiciales o administrativos	Sentencia del Tribunal Supremo sobre retasación de fincas expropiadas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
240243	28/06/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas.
240244	28/06/2016	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
240306	29/06/2016	Resolución de procesos judiciales o administrativos	Sentencias del Tribunal Supremo sobre retasación de fincas expropiadas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2016

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.A. en fecha 26 de julio de 2016, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular los Estados financieros intermedios resumidos consolidados e Informe de gestión intermedio consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. José Manuel Vargas Gómez	
Consejero:	D.ª María Victoria Marcos Cabero	
Consejero:	D.ª Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero:	D.ª Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	D. José María Araúzo González	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Consejero:	D.ª Pilar Fabregat Romero	
Secretario no consejero:	D.ª Matilde García Duarte	