

**AENA, S.A.**

Informe de auditoría independiente, cuentas anuales  
e informe de gestión correspondientes al ejercicio terminado  
el 31 de diciembre de 2015



## INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES

A los accionistas de Aena, S.A.:

### Informe sobre las cuentas anuales

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de la sociedad Aena, S.A., que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2015, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

#### *Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales*

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

#### *Responsabilidad del auditor*

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

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

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

#### *Opinión*

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la sociedad Aena, S.A. a 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.



## Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2015 contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de Aena, S.A., la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2015. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López

23 de febrero de 2016



PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDITORES, S.L.

Año 2016 N° 01/16/00478

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la normativa  
reguladora de la actividad de  
auditoría de cuentas en España

**AENA S.A.**

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015.

## Índice

	<b><u>Página</u></b>
<b>Estados financieros</b>	<b>1</b>
<b>Notas a las cuentas anuales</b>	
1 Actividad	6
2 Bases de presentación	8
3 Aportación no dineraria	11
4 Normas de registro y valoración	13
5 Gestión de riesgos operativos y financieros	32
6 Inmovilizado intangible	36
7 Inmovilizado material	39
8 Inversiones inmobiliarias	45
9 Arrendamientos	47
10 Instrumentos financieros	49
11 Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	52
12 Operaciones y saldos con partes vinculadas	60
13 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	62
14 Inversiones financieras a corto plazo	63
15 Deudas financieras	64
16 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	71
17 Existencias	72
18 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	72
19 Patrimonio neto	73
20 Periodificaciones	76
21 Provisiones	77
22 Administraciones Públicas y Situación fiscal	82
23 Ingresos y gastos	90
24 Otra información	93
25 Honorarios de Auditoría	94
26 Compromisos y otras garantías	95
27 Compromisos medioambientales	95
28 Contingencias	96
29 Hechos posteriores al cierre	100



Aena, S.A.

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y 2014**  
(Expresado en miles de euros)

**ACTIVO**

	Nota	2015	2014
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>6</b>	<b>91.698</b>	<b>95.800</b>
Desarrollo		375	640
Activo intangible, acuerdo de concesión		12.197	12.899
Aplicaciones informáticas		37.870	42.435
Otro inmovilizado intangible		3.520	4.260
Inmovilizado en curso		37.736	35.566
<b>Inmovilizado material</b>	<b>7</b>	<b>14.697.883</b>	<b>15.398.801</b>
Terrenos y construcciones		12.240.126	12.518.553
Instalaciones técnicas y maquinaria		439.753	476.375
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.870.989	2.091.936
Otro inmovilizado material		1.896	2.742
Inmovilizado en curso		145.119	309.195
<b>Inversiones inmobiliarias</b>	<b>8</b>	<b>165.265</b>	<b>131.388</b>
Terrenos y construcciones		164.812	130.534
Otras instalaciones		453	854
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>		<b>165.032</b>	<b>221.020</b>
Instrumentos de patrimonio	11	165.032	165.154
Créditos a empresas	10-12	-	55.866
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>10-11</b>	<b>54.421</b>	<b>43.745</b>
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		54.241	43.565
<b>Activos por impuesto diferido</b>	<b>22</b>	<b>120.642</b>	<b>96.821</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>15.294.941</b>	<b>15.987.575</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			
<b>Existencias</b>	<b>17</b>	<b>6.084</b>	<b>6.669</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>		<b>431.842</b>	<b>301.149</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	298.799	249.431
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	318	663
Deudores varios	10-13	7.428	7.506
Personal	10-13	522	1.458
Activos por impuesto corriente	22	107.840	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	16.935	42.091
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>10-12</b>	<b>52.992</b>	<b>196.701</b>
Créditos a empresas	12	52.992	196.101
Participación en Empresas Asociadas	10-11	-	600
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>10-14</b>	<b>2.658</b>	<b>2.540</b>
Créditos a empresas		489	502
Otros activos financieros	10-11	2.169	2.038
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>20</b>	<b>6.903</b>	<b>5.145</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>18</b>	<b>510.784</b>	<b>249.309</b>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>1.011.263</b>	<b>761.513</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>16.306.204</b>	<b>16.749.088</b>

Aena, S.A.

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y 2014**  
(Expresado en miles de euros)

<u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u>	<u>Nota</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
<b>PATRIMONIO NETO</b>			
Fondos propios	19	4.282.312	3.470.578
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva Legal	19b	103.225	58.008
Otras Reservas	19b	766.543	359.533
Resultado del ejercicio	19c	811.676	452.169
Ajustes por cambios de valor	19d	(55.427)	(4.951)
Operaciones de cobertura		(55.427)	(4.951)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7-19e	457.687	486.301
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>		<b>4.684.572</b>	<b>3.951.928</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>			
Provisiones a largo plazo	21	1.153.368	1.132.851
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		7.984	8.263
Actuaciones medioambientales		108.958	112.749
Otras provisiones		1.036.426	1.011.839
Fianzas recibidas a largo plazo	10	63.605	47.018
Deudas a largo plazo	10	47.332	17.647
Acreeedor por arrendamiento financiero		15.366	16.872
Derivados		31.396	-
Otros pasivos financieros		570	775
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	10-11-12-15	8.309.752	9.458.026
Periodificaciones a largo plazo	20	166.108	204.839
Pasivos por impuesto diferido	22	157.939	169.140
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>9.898.104</b>	<b>11.029.521</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
Provisiones a corto plazo	21	119.095	267.023
Deudas a corto plazo	10	134.833	79.590
Acreeedor por arrendamiento financiero		1.506	1.469
Derivados		40.821	-
Otros pasivos financieros		92.506	78.121
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-11-12-15	1.153.403	1.109.389
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar		278.428	276.447
Proveedores	10-16	3	164
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	33.212	36.285
Acreeedores varios	10-16	145.834	162.304
Personal	10-16	26.807	26.178
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	18.720	17.058
Anticipos de clientes	10-16	53.852	34.458
Periodificaciones a corto plazo	20	37.769	35.190
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>		<b>1.723.528</b>	<b>1.767.639</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>		<b>16.306.204</b>	<b>16.749.088</b>

Las notas 1 a 29 de la memoria adjunta son parte integrante de estas cuentas anuales

A

Aena,S.A.

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y 2014**  
(Expresado en miles de euros)

<u>OPERACIONES CONTINUADAS</u>	<u>Nota</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	23b	3.244.781	3.033.457
<b>Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	7	4.212	4.302
<b>Aprovisionamientos</b>	23a	(182.822)	(181.862)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.140)	(626)
Trabajos realizados por otras empresas		(181.682)	(181.236)
<b>Otros ingresos de explotación</b>		8.313	7.852
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		6.883	7.241
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.430	611
<b>Gastos de personal</b>	23c	(321.684)	(335.266)
Sueldos, salarios y asimilados		(252.517)	(241.712)
Cargas sociales		(95.563)	(95.392)
Provisiones		26.396	1.838
<b>Otros gastos de explotación</b>		(775.075)	(740.581)
Servicios exteriores	23d	(622.778)	(602.822)
Tributos	23e	(147.020)	(143.228)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(3.351)	8.117
Otros gastos de gestión corriente		(1.926)	(2.648)
<b>Amortización del inmovilizado</b>	6-7-8	(786.711)	(801.282)
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	19e	45.928	46.729
<b>Excesos de provisiones</b>	23g	7.913	29.445
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>		(1.849)	(8.400)
Deterioros y pérdidas	8	-	(6.243)
Resultados por enajenaciones y otras		(6.835)	(3.684)
Otros resultados		4.986	1.527
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>1.243.006</b>	<b>1.054.394</b>
<b>Ingresos financieros</b>	23f	<b>6.985</b>	<b>10.142</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		276	962
- De terceros		3.789	3.473
Activación de gastos financieros	6-7	2.920	5.707
<b>Gastos financieros</b>	23f	(193.866)	(407.996)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.		(167.698)	(208.212)
- Por deudas con terceros.		(25.005)	(195.219)
- Por actualización de provisiones		(1.163)	(4.565)
<b>Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	15-19d	(25.203)	(4.922)
<b>Diferencias de cambio</b>	23f	(20)	(19)
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros</b>	23f	97	-
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	23f	<b>(212.007)</b>	<b>(402.795)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>1.030.999</b>	<b>651.599</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	22	(219.323)	(199.430)
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>		<b>811.676</b>	<b>452.169</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>811.676</b>	<b>452.169</b>

Aena, S.A.

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO  
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y 2014  
(Expresado en miles de euros)**

**A) Estado de ingresos y gastos reconocidos**

	Nota	2015	2014
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>811.676</b>	<b>452.169</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo		(92.371)	(2.423)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	6.113	27.443
Por ganancias y pérdidas actuariales		77	(149)
Efecto impositivo		24.131	(7.462)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	22.2	(2.060)	31.068
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>(64.110)</b>	<b>48.477</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo	19d	25.203	4.922
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	(45.928)	(46.729)
Efecto impositivo		5.803	12.542
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(14.922)</b>	<b>(29.265)</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>732.644</b>	<b>471.381</b>

**B) Estado total de cambios en el patrimonio neto**

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultados negativos de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Reserva Legal	Otras Reservas	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2014	1.500.000	1.100.868	(164.585)	580.076	-	2.157	(6.515)	468.546	3.480.547
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	452.169	-	(107)	1.564	17.755	471.381
Aplicación pérdidas ejercicio anterior	-	-	164.585	(580.076)	58.008	357.483	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2014</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>-</b>	<b>452.169</b>	<b>58.008</b>	<b>359.533</b>	<b>(4.951)</b>	<b>486.301</b>	<b>3.951.928</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	811.676	-	58	(50.476)	(28.614)	732.644
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	-	(452.169)	45.217	406.952	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>-</b>	<b>811.676</b>	<b>103.225</b>	<b>766.543</b>	<b>(55.427)</b>	<b>457.687</b>	<b>4.684.572</b>

A

Aena, S.A.

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y 2014**  
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2015	2014
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)</b>		<b>1.523.022</b>	<b>1.332.738</b>
Resultado del ejercicio antes de impuestos		1.030.999	651.599
Ajustes del resultado		982.571	1.166.650
Amortización del inmovilizado	6-7-8	786.711	801.282
Correcciones valorativas por deterioro		3.351	(8.117)
Imputación de subvenciones	19e	(45.928)	(46.729)
Deterioros y pérdidas de inmovilizado	7	-	6.243
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		6.835	3.684
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		(97)	-
Ingresos financieros	23f	(6.985)	(10.142)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	193.886	408.015
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	12	25.203	4.922
Variación de provisiones		17.816	7.193
Otros		1.779	299
<b>Cambios en el capital corriente</b>		<b>(107.042)</b>	<b>(51.342)</b>
Existencias		585	(2.049)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(43.023)	49.572
Otros activos corrientes		(125)	(24.067)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(56.240)	(72.887)
Otros activos y pasivos no corrientes		(8.239)	(1.911)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-</b>		<b>(383.506)</b>	<b>(434.169)</b>
Pagos de intereses		(223.324)	(248.693)
Cobros de intereses		2.745	3.361
Pagos/cobros por impuesto de beneficios		(162.927)	(188.837)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>		<b>(209.187)</b>	<b>(315.158)</b>
<b>Pagos por inversiones</b>		<b>(238.307)</b>	<b>(385.801)</b>
Inmovilizado intangible	6	(13.066)	(17.376)
Inmovilizado material	7	(214.066)	(290.379)
Inversiones inmobiliarias	8	(87)	(48)
Otros activos financieros		(11.088)	-
Empresas del grupo y asociadas	11	-	(77.998)
Cobros por desinversiones		29.120	70.643
Empresas del grupo y asociadas		28.699	70.494
Otros activos		421	149
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)</b>		<b>(1.052.360)</b>	<b>(769.021)</b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>22.287</b>	<b>78.950</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	22.287	78.950
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>(1.074.647)</b>	<b>(847.971)</b>
Emisión:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		-	150.000
Otras		13.207	3.629
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas		(1.080.128)	(999.558)
Otras deudas		(7.726)	(2.042)
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>		<b>261.475</b>	<b>248.559</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO</b>		<b>249.309</b>	<b>750</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>		<b>510.784</b>	<b>249.309</b>

## 1. Actividad

Aena, S.A. (en adelante la Sociedad), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilita al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal y de los helipuertos gestionados por Aena, S.A., y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la Sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

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

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

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2015

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Adicionalmente, en el citado Real Decreto 8/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (véase nota 4o).

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" que era su accionista único en aquel momento. La Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de la Sociedad en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración, llevándose a cabo el 31 de mayo de 2011.

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

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

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

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

La Sociedad es cabecera de un grupo de Sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas de Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2015 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 23 de febrero de 2016.



Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2015 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF. La Dirección de la Sociedad decidió en 2012 efectuar la adaptación a NIIF de las cuentas anuales consolidadas del Grupo con el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo de acuerdo con las NIIF para los ejercicios 2011 y 2012 con el objetivo de explorar una potencial desinversión parcial por parte de la Sociedad Dominante última tanto a través de inversores privados como a través de transacciones en los mercados de capitales.

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

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de Aena, S.A. Las acciones de Aena, S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49% de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del 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, ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del ejercicio del 81,7% hasta los 105,4 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 7,9%.

## 2. Bases de presentación

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

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

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

### b) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 23 de febrero de 2016, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados

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

d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

e) Empresa en funcionamiento

La Sociedad presenta al 31 de diciembre de 2015 un fondo de maniobra negativo de 712.265 miles de euros (2014: 1.006.126 miles de euros), y un resultado positivo del ejercicio de 811.676 miles de euros (2014: resultado positivo de 452.169 miles de euros). Para poder atender a los compromisos en el corto plazo la Sociedad cuenta con sus propios flujos de explotación positivos, que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, estando disponible en su totalidad al cierre del ejercicio (ver Notas 5c y 15).

En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago, y, por tanto, han formulado estas cuentas anuales siguiendo el principio de empresa en funcionamiento.

f) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4a).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4a, 4b y 4c).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4p).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22)
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22)
- El cálculo de provisiones (Nota 4j y 4k)
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4f).

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



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

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

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

Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La Dirección de Aena, S.A. ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello. Durante el ejercicio 2015 se ha activado una cantidad adicional de 38.884 miles de euros (correspondientes a deducciones por inversiones en Canarias) y se ha estimado una utilización de deducciones por todos los conceptos que ascienden a 112.007 miles de euros, correspondientes en un 99,17% a deducciones por inversiones en Canarias (durante el ejercicio 2014 se utilizaron un total de deducciones de 96.552 miles de euros, correspondientes en un 97,63% a deducciones por inversiones en Canarias) (ver Nota 22.3).

La sociedad ya no tiene deducciones fiscales activadas por este concepto al cierre de 2015 (31 de diciembre de 2014: 63.548 miles de euros, de las cuales el 97,63% correspondían a deducciones fiscales por inversiones en Canarias). Estas deducciones se reconocían como una cuenta a cobrar con la Sociedad dominante última y han sido utilizadas en base a los resultados fiscales de los ejercicios 2013 a 2015 (ver Nota 22.3).

g) Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2015, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2014.

Con fecha 4 de febrero de 2016, se ha publicado 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.

Esta Resolución es de aplicación para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2015, por tanto, estas son las cuentas anuales del primer ejercicio de aplicación de la misma y no se presentará información comparativa correspondiente a esta nueva obligación, calificándose estas cuentas anuales como iniciales a estos exclusivos efectos en lo que se refiere a la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

h) Agrupación de partidas

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

**3. Aportación no dineraria**

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

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

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

- 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.
- Se amplía el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros (MIL QUINIENTOS MILLONES DE EUROS), es decir la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
- Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros (MIL CIEN MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL EUROS), siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros (DOS MIL SEISCIENTOS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL EUROS).
- De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.

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

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

- Todo el personal de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la Actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.

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

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

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

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

- 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.
- 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.
- 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.
- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

#### 4. Normas de registro y valoración

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

##### a) Inmovilizado intangible

Los elementos de inmovilizado intangible figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

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

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

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

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

##### Acuerdo de concesión, activo regulado

El Plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas, regula el tratamiento de los acuerdos de contratos de concesión de servicios, definiendo estos como aquellos en cuya virtud la entidad concedente encomienda a una empresa concesionaria la construcción, incluido la mejora, y explotación, de infraestructuras que están destinadas a la prestación de servicios públicos de naturaleza económica durante el periodo de tiempo previsto en el acuerdo, obteniendo a cambio el derecho a percibir una retribución.

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

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

- *Inmovilizado intangible*: En aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.
- *Activo financiero*: En aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

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

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

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

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

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

Respecto a los elementos de activo intangible con vida finita, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	<u>Años</u>
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos, en caso de ser aplicable, su valor residual.

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

#### Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

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

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

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

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio único de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, excluyendo los aparcamientos. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad considera como una unidad generadora de efectivo a la red de aeropuertos en su conjunto, a la luz de la normativa reguladora de las prestaciones patrimoniales, debido principalmente a las siguientes razones:

- Los aeropuertos individualmente no tienen independencia en la gestión de ingresos al ser la gestión conjunta y las tasas calculadas en función de la globalidad de la red.
- El control de la operativa aeroportuaria se realiza por parte de la gerencia de la Sociedad de forma conjunta.

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Las tarifas que recibe la Sociedad por la realización de su actividad son calculadas teniendo en cuenta prácticamente la totalidad de las actividades que realiza la Sociedad y buscan un equilibrio presupuestario de forma que la rentabilidad de los ingresos comerciales, generan una disminución en las tarifas aeronáuticas siendo los beneficiados los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias, de acuerdo con lo establecido en el RD Ley 20/2012.
- Por último, el marco regulatorio establecido en la ley 1/2011 establece que las tarifas sean calculadas en función de la globalidad de la red permitiendo la recuperación de los costes de la Red en su conjunto y no a nivel de aeropuertos individualmente.

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

- Los ingresos generados por la red de aparcamientos son íntimamente dependientes de la actividad aeroportuaria, toda vez que no pueden operarse con independencia del resto de activos integrantes de la Red, por lo que la recuperación de dichos activos se considera también en su conjunto, considerando la actividad de los aparcamientos como accesorio con respecto a la actividad aeroportuaria.
- La gestión que se lleva a cabo de los aparcamientos se realiza en consideración del conjunto de ellos, por la interdependencia con los activos aeroportuarios y por la naturaleza de servicio obligatorio que se debe prestar en relación con la actividad aeroportuaria. En este sentido, cabe indicar que la Dirección de la Sociedad evalúa la suficiencia de las infraestructuras en los aeropuertos en función del tráfico y al ser los aparcamientos parte del servicio aeroportuario, las decisiones de inversión, gestión y operaciones tomadas considerando el tráfico de viajeros.
- La fijación de los precios de los aparcamientos se basa en las características descritas anteriormente, por lo tanto dichos precios son asimilables a precios fijados atendiendo a parámetros de servicios públicos, por lo que los aparcamientos deberán considerarse en su conjunto y no de forma separada, ya que su existencia está condicionada a la existencia de los activos aeroportuarios en su conjunto.
- El servicio de aparcamiento es considerado como un servicio público obligatorio para la prestación del servicio aeroportuario de acuerdo con la normativa de Ordenación de los aeropuertos de interés general y sus zonas de servicios.

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

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

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

Por otra parte, según se indica en la Nota 1, con fecha 5 de julio de 2014, en el Real Decreto-ley 8/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que sólo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos.

Si bien dichas normativas no han tenido impacto sobre la determinación de las unidades generadoras de efectivo en los ejercicios 2014 y 2015, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

b) Inmovilizado material

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

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

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

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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

pérdidas y ganancias.

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

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

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

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

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

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

c) Inversiones inmobiliarias

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

La Sociedad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

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

	<u>Años</u>
Edificios y Naves	32 - 51
Aparcamientos	20-51
Instalaciones técnicas	15

d) Existencias

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

e) Arrendamientos

Arrendamiento financiero

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

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

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

Arrendamiento operativo

- Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.
- Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

f) Instrumentos financieros

f.1) Activos financieros

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

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

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

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

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

2. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 no se han registrado activos de esta categoría.
3. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

Si existiese evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectuaran las oportunas correcciones valorativas por las diferencias entre su valor en libros y el importe recuperable, entendiéndose éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de ventas y el valor actual de los flujos de efectivo derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, en la estimación del deterioro de estas inversiones se toma en consideración el patrimonio neto de la Sociedad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de valoración. La corrección de valor y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supone un incremento de los activos por importe de 717.176 miles de euros en 2015 (2014: 666.377 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 133.396 miles de euros en 2015 (2014: 111.208 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 205.928 miles de euros en 2015 (2014: 44.562 miles de euros), y un incremento del beneficio del ejercicio 2015 por importe de 21.861 miles de euros (2014: 26.449 miles de euros).

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

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

#### f.2) Pasivos financieros

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

Estas deudas se reconocen inicialmente a su valor razonable ajustado por los costes de transacción directamente imputables, registrándose posteriormente por su coste amortizado.

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

La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda con un prestamista, siempre que éstos tengan condiciones sustancialmente diferentes, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero que surge. De la misma forma se registra una modificación sustancial de las condiciones actuales de un pasivo financiero.

La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero, o de la parte del mismo que se haya dado de baja, y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles, y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

Cuando se produce un intercambio de instrumentos de deuda que no tengan condiciones sustancialmente diferentes, el pasivo financiero original no se da de baja del balance, registrando el importe de las comisiones pagadas como un ajuste de su valor contable. El nuevo coste amortizado del pasivo financiero se determina aplicando el tipo de interés efectivo, que es aquel que iguala el valor en libros del pasivo financiero en la fecha de modificación con los flujos de efectivo a pagar según las nuevas condiciones.

A estos efectos, se considera que las condiciones de los contratos son sustancialmente diferentes cuando el prestamista es el mismo que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo del nuevo pasivo financiero, incluyendo las comisiones netas, difiere al menos en un 10% del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pago del pasivo financiero original, actualizados ambos al tipo de interés efectivo del pasivo original.

f.3) Instrumentos derivados

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

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

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

No obstante los costes de transacción, se reconocen posteriormente en resultados, en la medida en que no forman parte de la variación efectiva de la cobertura.

La parte de cobertura ineficiente es llevada directamente al estado de pérdidas y ganancias del ejercicio.

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

g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito. También se incluyen bajo este concepto otras inversiones a corto plazo de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La Sociedad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el período de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

h) Patrimonio neto

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

i) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

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

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

j) Provisiones y contingencias

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

- Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.
- Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

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

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

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

Premios de permanencia

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

	2015	2014
Tipo de interés técnico:	2,09%	1,60%
Crecimiento salarial:	2,0%	2,0%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000 NP	PERMF 2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	65 años
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 77

Premio de Jubilación Anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2015	2014
Tipo de interés técnico:	2,28 %	1,70 %
Crecimiento salarial a largo plazo:	3,00% (1% para 2016)	3,00%
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	4,00%	4,00%
Tipo garantizado Mapfre:	3,10%	3,10%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2000 NP	PERMF 2000
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Entre 60 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

l) Indemnizaciones por despidos

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

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

m) Retribución variable

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

n) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

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

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance de situación como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

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

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

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

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las Sociedades que integraban el Grupo fiscal en el ejercicio 2014 eran las siguientes:

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

La salida a Bolsa de la Sociedad en febrero de 2015 (véase Nota 1) mediante la OPV del 49 % del capital de Aena S.A. supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena S.A., frente al 100% que disponía anteriormente.

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

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" (véase Nota 22.3).

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se han visto cancelados al utilizarse en el cálculo del Impuesto de dicho ejercicio. Quedando únicamente como cuenta a cobrar frente a Enaire el resultado de la devolución pendiente por la presentación del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2014 por importe de 50.217 miles de euros (ver Nota 12).

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunica la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 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.

o) Transacciones en moneda extranjera

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

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

p) Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

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

Prestación de servicios

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

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

Aena, S.A.

## Memoria Ejercicio 2015

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

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

En el artículo 71 de la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 se establece el mantenimiento de las tarifas con vigencia desde el 1 de marzo de 2015. Con arreglo al mismo, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena, S.A., establecidas en el Título VI, Capítulos I y II de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, se mantendrán en los mismos niveles que las exigibles al 28 de febrero 2015 y en 2014.

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

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.
- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).

- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo a la Ley 18/2014, corresponde a la DGAC elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico, y podrá ajustarse al alza o a la baja en función del desempeño en el cumplimiento de los niveles de calidad establecidos y del retraso de ejecución de las inversiones estratégicas.
- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima de la aprobada y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores (ver Nota 28) no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

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, en adelante).

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 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.

Con fecha 23 de abril de 2015, la CNMC emitió un Acuerdo por el que se adoptan criterios sobre la separación de los costes de las actividades aeroportuarias y comerciales de los aeropuertos de Aena S.A.. En dicho Acuerdo la CNMC establece que el reparto de los costes entre actividad regulada debería hacerse de una manera diferente a la que se había realizado en el ejercicio anterior. De conformidad a dicho acuerdo parte de

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

los costes relativos a las terminales aeroportuarios, por importe de 69,8 millones de euros anuales, y que se venían contabilizando como coste de la actividad aeroportuaria regulada, deberían ser considerados coste de las actividades comerciales. Dicho acuerdo ha sido recurrido por Aena. 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. AENA ha recurrido en casación ante el Tribunal Supremo, estando pendiente de resolución.

Con fecha 23 de julio de 2015 la CNMC emitió su "Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2016 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta.

Conforme a dicha Resolución, la CNMC acuerda que las Prestaciones Patrimoniales Públicas de Aena, S.A. para 2016 deben reducirse en 1,9% respecto a las aprobadas para 2015, en lugar de la propuesta de congelación tarifaria presentada por Aena, S.A. La CNMC establece que esta propuesta debe ser incluida en el Anteproyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2016. Contra esta Resolución, la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, pendiente de resolución. No obstante, el Artículo 80 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 recoge la reducción acordada por la CNMC, con efectos del 1 de marzo de 2016 y vigencia indefinida.

Toda esta nueva normativa regulatoria y la consulta pública de la CNMC no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota (ver también Nota 28 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

#### Comercial

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

#### Servicios fuera de terminal

Los ingresos por servicios fuera de terminal corresponden a la gestión de aparcamientos, alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan. Los ingresos por aparcamientos se reconocen en la medida que los servicios son prestados.

#### q) Intereses y dividendos

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

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

#### r) Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

descritos en el apartado b) de esta misma nota.

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

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

s) Transacciones con vinculadas

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

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

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

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

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

t) Combinaciones de negocios

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

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

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

u) Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

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

#### Explotaciones y activos controlados conjuntamente

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

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

## 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

### 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.

El 22 de diciembre de 2015, Aena envió su propuesta del DORA a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), que es el organismo regulador, proponiendo la congelación tarifaria para el periodo 2017-2021. Esta propuesta se encuentra, en el momento de la redacción de este informe, en el proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que concluirá con la propuesta final que realizará Aena en marzo de 2016. A partir de ese momento, se iniciará un periodo de revisión por parte de la DGAC de la citada propuesta, que finalizará como muy tarde en septiembre de 2016, con la aprobación del DORA para el periodo 2017-2021. Este documento determinará la tarifa máxima por pasajero para los próximos cinco años.

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 de Aena, S.A. está directamente relacionado 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).
- 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 su mayor o menor capacidad de gasto.
- En las operaciones de sus aeropuertos, Aena depende de los servicios prestados por terceros, pudiendo tener un impacto en su actividad.

Por otra parte, la actividad internacional de Aena, S.A. 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.

Aena 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 (ver notas 21 y 28).

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. La identificación y control de riesgos se desarrolla en mayor detalle en el apartado "E. Sistema de Control y Gestión de Riesgos" del Informe Anual de Gobierno Corporativo, que forma parte del Informe de Gestión que acompaña a estas Cuentas Anuales.

#### Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

*Riesgo de tipo de cambio*

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

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

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

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

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

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

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2015. El importe total revisado asciende a 2.432.139 miles de euros, de los que 945.372 miles de euros corresponden a préstamos BEL y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,04% y 1.486.767 miles de euros corresponden a préstamos FMS y DEPFA que han pasado a régimen de tipo de interés variable (Euribor 3 meses+0,11).

Durante el mes de diciembre se han renegociado préstamos a tipo variable con “spreads” superiores a 1,58% (con un “spread” medio del 4,42%) por un total de 613.239 miles euros, consiguiendo una reducción del “spread” a 0,98%.

La Sociedad gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver nota 15). 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 spread medio sobre Euribor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379%. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780%. El objetivo de esta operación ha sido:

- Adecuar la estructura de deuda a tipo fijo/tipo variable a 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 31 de diciembre de 2015, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 72.217 miles de euros (ver Nota 15).

A 31 de diciembre de 2015, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 3.928 miles de euros menor y 3.928 miles de euros mayor, respectivamente (2014: 10.072 miles de euros menor y 10.072 miles de euros mayor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A., por la parte regulada, frente a

incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2015 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 712.265 miles de euros (2014: 1.006.126 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio de 811.676 miles de euros (2014: 452.169 miles de euros de resultado positivo del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería (ver Nota 15).

Por otra parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio, las agencias de calificación crediticia Moody's Investors Service y Fitch Rating, asignaron por primera vez calificación crediticia a Aena. La calificación otorgada por Moody's a Aena fue "Baa1 con perspectiva estable", que supone obtener un rating un escalón por encima del que actualmente esta agencia otorga al Reino de España. Por parte de Fitch, la calificación otorgada a Aena fue "BBB+ con perspectiva estable".

En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

## 6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado intangible para el ejercicio 2015 y 2014 han sido los siguientes:

	2015					Total
	Miles de euros					
	Desarrollo	Activo Intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones Informáticas	Otro Inmovilizado Intangible	Inmovilizado intangible en curso	
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	813	15.838	112.494	7.180	35.566	171.891
Altas	-	51	13.813	33	7.650	21.547
Bajas (*)	-	(66)	45	(212)	(950)	(1.273)
Trasposos (Nota 7 y 8) (*)	-	(40)	4.188	440	(4.530)	58
Saldo final	813	15.783	130.450	7.441	37.736	192.223
<b>Amortización:</b>						
Saldo inicial	(173)	(2.939)	(70.059)	(2.920)	-	(76.091)
Dotación	(265)	(694)	(22.397)	(1.267)	-	(24.623)
Trasposos (Nota 7 y 8)	-	24	(153)	153	-	24
Bajas	-	23	29	113	-	165
Saldo final	(438)	(3.586)	(92.580)	(3.921)	-	(100.525)
<b>Neto:</b>	<b>375</b>	<b>12.197</b>	<b>37.870</b>	<b>3.520</b>	<b>37.736</b>	<b>91.698</b>

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

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

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

Asimismo, el coste de las altas y amortización acumulada de la aportación no dineraria efectuada en el ejercicio 2011 asciende a 241.788 y 244.231 miles de euros, respectivamente.

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio 2015 y 2014 la Sociedad ha adquirido a la Sociedad vinculada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) los siguientes elementos de su inmovilizado intangible:

	Miles de euros			
	2015		2014	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Desarrollo	-	-	25	(2)
Aplicaciones Informáticas	42	-	18	-
Otro Inmovilizado Intangible	2.414	-	1.528	-
	<b>2.456</b>	<b>-</b>	<b>1.571</b>	<b>(2)</b>

Las principales adiciones del ejercicio 2015 y 2014 en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” e “Inmovilizado Intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los servicios centrales de aeropuertos, así como trabajos realizados con la Web pública de Aena.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2015 y 2014 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2015	2014
Aplicaciones informáticas	6.293	3.191
Otro inmovilizado intangible	31.443	32.375
<b>Total</b>	<b>37.736</b>	<b>35.566</b>

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

Durante el ejercicio 2015 se han activado un total de 274 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2014: 314 miles de euros).

Al 31 de diciembre de 2015 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 287.903 miles de euros (2014: 259.807 miles de euros) que está totalmente amortizado. Por otra parte, debido a que la aportación no dineraria se efectuó a valor neto contable, en 2015 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento. El detalle es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Concesiones	81	78
Aplicaciones informáticas	162.043	134.129
Otro inmovilizado intangible	125.779	125.600
<b>Total</b>	<b>287.903</b>	<b>259.807</b>

Acuerdo de concesión, Activo regulado

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

- Helipuerto de Ceuta: La Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.
- Helipuerto de Algeciras: La Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

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

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 4a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, la Sociedad ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2015 y 2014, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina en base a cálculos del valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la dirección que cubren un período de cuatro años. Los flujos de efectivo más allá del período de cuatro años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

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

	2015	2014
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento después de impuestos	5,33%	5,02%

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

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

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

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

La Sociedad 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 pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

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

## 7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2015 y 2014 han sido los siguientes:

2015						
Miles de euros						
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y Mobiliario	Otro Inmovilizado	Inmovilizado en Curso	Total
<b>Coste:</b>						
Saldo inicial	13.862.149	670.241	3.022.429	6.560	309.195	17.870.574
Altas	90.629	25.837	49.665	104	76.281	242.516
Bajas (*)	(153.370)	(4.585)	(11.065)	(7)	(10.376)	(179.403)
Trasposos (Nota 6 y 8) (*)	127.310	7.675	32.078	(144)	(229.981)	(63.062)
Saldo final	13.926.718	699.168	3.093.107	6.513	145.119	17.870.625
<b>Amortización y deterioro:</b>						
Saldo inicial	(1.343.596)	(193.866)	(930.493)	(3.818)	-	(2.471.773)
Dotación	(388.878)	(69.678)	(298.058)	(885)	-	(757.499)
Trasposos (*)	23.992	605	60	80	-	24.737
Bajas	21.890	3.524	6.373	6	-	31.793
Saldo final	(1.686.592)	(259.415)	(1.222.118)	(4.617)	-	(3.172.742)
<b>Neto:</b>	<b>12.240.126</b>	<b>439.753</b>	<b>1.870.989</b>	<b>1.896</b>	<b>145.119</b>	<b>14.697.883</b>

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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Terrenos	4.341.700	4.405.834
Construcciones	7.898.426	8.112.719
<b>Total</b>	<b>12.240.126</b>	<b>12.518.553</b>

Durante el ejercicio 2015 y 2014 la Sociedad ha adquirido a la Sociedad vinculada Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

	Miles de euros			
	2015		2014	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y Construcciones	894	(12)	728	(12)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	10	-	45	(3)
Inmovilizado en curso y anticipos	3.011	-	3.421	-
<b>Total</b>	<b>3.915</b>	<b>(12)</b>	<b>4.194</b>	<b>(15)</b>

Durante el ejercicio 2015 se han activado un total de 2.646 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2014: 5.393 miles de euros), así como 4.212 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material (2014: 4.302 miles de euros).

a) Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2015 y 2014 se detallan a continuación:

*Terrenos y construcciones*

En 2015 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 90.629 miles de euros, motivadas fundamentalmente por los trabajos relacionados con el Plan de Aislamiento acústico de los aeropuertos de Tenerife Norte y Madrid, por la ampliación de la pista de A Coruña, el recrecido de la pista de vuelo 36L/18R del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el acondicionamiento del acceso sur del aeropuerto de Málaga y los trabajos realizados en calles de rodaje, pista y plataforma en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Las inversiones más significativas en edificaciones en curso son las relacionadas con la remodelación y adecuación de cinco salas VIP de las terminales 1, 2 y 3, y la adecuación de la zona de embarque de tráfico regional de la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas; el suministro e instalación de una nueva isleta de mostradores de facturación, y remodelación de las pasarelas de embarque de pasajeros de la T2 en el aeropuerto de Barcelona; y los trabajos en el nuevo edificio SEI del aeropuerto de Ibiza.

En obra terminada y puesta en funcionamiento lo más representativo ha sido la nueva terminal (dique sur) del aeropuerto de Gran Canaria y el nuevo grupo de continuidad para el suministro de energía eléctrica del aeropuerto de Barcelona.

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

Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar durante el período a un alta en terrenos por importe de 52.910 miles de euros. Adicionalmente, hay que destacar en particular la sentencia notificada a Aena, S.A. el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoce el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y que dio lugar en el pasado ejercicio, junto a otros dos procedimientos similares, a un alta en terrenos por importe de 758.605 miles de euros (véase Nota 21).

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

### *Instalaciones y Otro Inmovilizado*

Las adiciones más representativas del ejercicio 2015 se corresponden a las instalaciones relacionadas con el suministro de carritos portaequipajes de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid, y con obras realizadas en el período como las nuevas pasarelas de embarque y todos sus elementos auxiliares (sistemas de energía y climatización para aeronaves, sistemas de visualización de guías de atraque, etc) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Gran Canaria, los nuevos kioscos, impresoras y lectores de tarjetas de embarque del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y las actuaciones relacionadas con el sistema de ayudas al aterrizaje del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Respecto a las instalaciones en curso, mencionar los trabajos que se están llevando a cabo para las nuevas pasarelas y equipos de asistencia a las aeronaves del aeropuerto de Málaga, la renovación de la red de radioenlaces y radio ayudas y el nuevo balizamiento de la calle de rodaje C7 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas; y la ampliación del anillo de climatización y remodelación de las pasarelas del aeropuerto de Palma de Mallorca

En otras instalaciones cabe destacar los nuevos equipos detectores de trazas de explosivos instalados en todos los aeropuertos de la red y los trabajos en el sistema eléctrico de las pistas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Palma de Mallorca.

Asimismo, en otras instalaciones en curso, lo más significativo es la renovación de la red WiFi del aeropuerto de Barcelona y la nueva acometida de combustible del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

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

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

### *Inmovilizado en curso*

En 2015 las principales obras que se encuentran en curso son las obras relativas a la nueva acometida de combustible del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, nueva central eléctrica de Asturias, la adecuación de las zonas no terminadas del aeropuerto de Santiago, actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza, ampliación red multiservicio en la ampliación del edificio terminal de Gran Canaria, suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencias a aeronaves en la T2 de Málaga, ampliación del edificio terminal de Reus y actuaciones necesarias para la certificación del aeropuerto de Vigo.

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

b) Resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2015 las bajas registradas de terrenos vienen motivadas por sentencias favorables que han llevado al cálculo de un nuevo valor de retasación de los procedimientos abiertos, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. De forma análoga se han recibido sentencias favorables de reclamaciones de acreedores de obras realizadas en los aparcamientos en los aeropuertos de Barcelona y de La Palma, y se ha dado de baja la pista de vuelo por sustitución por el recrecio efectuado del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. También se han dado de baja las instalaciones renovadas de los aeropuertos de Gran Canaria y Adolfo Suárez Madrid-Barajas relativas a las pasarelas de embarque y mostradores de facturación respectivamente, el sistema de señalización y balizamiento del aeropuerto de Palma de Mallorca y las pasarelas del aeropuerto de Málaga y los sistemas de detección de explosivos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

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

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras. En estos casos, las bajas han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 127.441 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 12.848 miles de euros.

En el ejercicio 2015 se han producido ganancias de 524 miles de euros por recompra de activos por parte de los proveedores de equipos informáticos.

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

c) Deterioro de valor de inmovilizado material

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 4a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, al cierre del ejercicio 2015 y 2014 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2015 y 2014, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

	2015	2014
Tasa crecimiento	2,00%	2,00%
Tasa descuento después de impuestos	5,33%	5,02%

En 2015 la Dirección no ha reconocido deterioro de activos.

d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2015, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 457.687 miles de euros netos de impuestos (2014: 486.301 miles de euros) (ver Nota 19e). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.504 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2014:

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.504 millones de euros).

De la cantidad anterior, Aena, S.A. tiene reconocido un saldo deudor por este concepto de 10.790 miles de euros (ver Nota 22).

e) Limitaciones

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

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios (ver Nota 15).

f) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros (*)	
	2015	2014
Construcciones	809.718	738.134
Instalaciones técnicas y maquinaria	351.086	319.029
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	828.533	695.378
Otro inmovilizado	9.969	9.872
<b>Total</b>	<b>1.999.306</b>	<b>1.762.413</b>

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

g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2015 ascienden a 303,6 millones de euros aproximadamente, (2014: 265,3 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

h) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 se estimó que no existía déficit de cobertura.

i) Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9.

j) Activos controlados conjuntamente

La Sociedad tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones de la Sociedad en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance (en miles de euros):

	2015	2014
Activos no corrientes	268.945	275.788
Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
<b>Activos netos</b>	<b>268.945</b>	<b>275.788</b>
Ingresos	24.620	25.005
Gastos	(42.197)	(44.065)
<b>Resultado Neto</b>	<b>(17.577)</b>	<b>(19.060)</b>

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

k) Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la nota 4b), la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21 en lo que respecta a Provisión por aislamiento acústico).

l) Activos por rama de negocio

El siguiente es un desglose de los activos por rama de negocio al 31 de diciembre de 2015 y 2014:

	Miles de euros	
	2015	2014
Aeropuertos	14.041.637	14.629.989
Aparcamientos	656.246	768.812
<b>Total</b>	<b>14.697.883</b>	<b>15.398.801</b>

8. **Inversiones Inmobiliarias:**

El movimiento de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

	2015		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
<b>Coste:</b>			
Saldo inicial	146.083	3.652	149.735
Altas	224	-	224
Trasposos (Nota 6 y 7) (*)	63.008	(4)	63.004
Saldo final	209.315	3.648	212.963
<b>Amortización:</b>			
Saldo inicial	(9.306)	(2.798)	(12.104)
Dotación	(4.189)	(400)	(4.589)
Trasposos (Nota 6 y 7)	(24.765)	3	(24.762)
Saldo final	(38.260)	(3.195)	(41.455)
<b>Deterioro:</b>			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
<b>Neto:</b>	<b>164.812</b>	<b>453</b>	<b>165.265</b>

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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2014		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
<b>Coste:</b>			
Saldo inicial	154.688	3.652	158.340
Altas	50	-	50
Trasposos (Nota 6 y 7) (*)	(8.655)	-	(8.655)
Saldo final	146.083	3.652	149.735
<b>Amortización:</b>			
Saldo inicial	(5.311)	(2.383)	(7.694)
Dotación	(3.995)	(415)	(4.410)
Saldo final	(9.306)	(2.798)	(12.104)
<b>Deterioro:</b>			
Saldo inicial	-	-	-
Dotaciones por deterioro	(6.243)	-	(6.243)
Saldo final	(6.243)	-	(6.243)
<b>Neto:</b>	<b>130.534</b>	<b>854</b>	<b>131.388</b>

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

Este epígrafe recoge principalmente inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas y naves explotados por terceros), a excepción de la superficie usada por la propia Sociedad para el desarrollo de la actividad.

En el ejercicio 2015 se han traspasado 38.242 miles de euros de valor neto contable de inmovilizado material a inversiones inmobiliarias al tratarse de activos que cumplen la normativa contable para ser clasificados como tales.

En el ejercicio 2014 se traspasaron 8.655 miles de euros de valor neto contable del inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encuentran arrendados a terceros o cuentan con un plan para ser arrendados.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2015	2014
Construcciones inmobiliarias	14.431	9.881
Instalaciones Inmobiliarias	2.945	1.644
<b>Total</b>	<b>17.376</b>	<b>11.525</b>

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Terrenos	301.359	363.201
Construcciones	489.615	468.475
<b>Total</b>	<b>790.974</b>	<b>831.676</b>

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

en el ejercicio 2014.

El cálculo del valor razonable de nivel 3 (datos para el activo que no están basados en datos observables de mercado) se ha obtenido mediante cálculos internos basados en descuentos de flujos de efectivo de manera individualizada para cada activo. Las principales hipótesis utilizadas al 31 de diciembre de 2015 y 2014 son las siguientes:

	2015	2014
Tasa de crecimiento	1,5%	2%
Tasa de descuento	7-9% (*)	6,14%

(\*) 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 de las inversiones inmobiliarias la Dirección ha realizado el análisis contrato a contrato; para los contratos en vigor se han utilizado las rentas establecidas en los contratos suponiendo que los contratos se cumplirán en los plazos fijados. Los flujos se han estimado para los años de vigencia de cada contrato y una renta perpetua a partir del año de finalización del mismo. Para los activos en proceso de licitación sólo se han incorporado aquellos activos sobre los que no existen dudas al respecto de su futura contratación y generación de flujo de caja. En el cálculo de los flujos de caja se han utilizado las rentas mínimas garantizadas anuales (en el caso de las licitaciones) o las rentas previstas según condiciones de mercado.

## 9. Arrendamientos

### Arrendamientos operativos

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

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta Anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2019	3.454	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Menos de un año	3.595	3.454
Entre uno y cinco años	7.925	8.611
Más de cinco años	-	-
<b>Total</b>	<b>11.520</b>	<b>12.065</b>

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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes para los plazos señalados:

	Miles de euros	
	2015	2014 (*)
Menos de un año	503.700	511.500
Entre uno y cinco años	1.784.000	1.902.800
Más de cinco años	53.500	453.100
	<b>2.341.200</b>	<b>2.867.400</b>

(\*) Se añade el plazo de más de cinco años en 2014 por comparabilidad.

Arrendamientos financieros

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

	Miles de euros	
	2015	2014
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.829	17.829
Amortización acumulada	(2.971)	(1.486)
<b>Importe neto en libros</b>	<b>14.858</b>	<b>16.343</b>

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	Miles de euros	
	2015	2014
Menos de un año	1.506	1.469
Entre uno y cinco años	6.410	7.915
Más de cinco años	8.956	8.957
	<b>16.872</b>	<b>18.341</b>

10. Instrumentos financieros

Análisis por categorías

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

	Activos financieros a largo plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	-	54.241	43.565	54.241	43.565
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	-	55.866	-	-	-	55.866
Activos disponibles para la venta								
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-	-	-	180	180
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>-</b>	<b>55.866</b>	<b>54.241</b>	<b>43.565</b>	<b>54.421</b>	<b>99.611</b>

	Activos financieros a corto plazo							
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	600	-	-	2.169	2.038	2.169	2.638
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	53.481	196.603	307.067	259.058	360.548	455.661
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>600</b>	<b>53.481</b>	<b>196.603</b>	<b>309.236</b>	<b>261.096</b>	<b>362.717</b>	<b>458.299</b>

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

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

	Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas con Grupo		Fianzas y Derivados		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Débitos y partidas a pagar (*)	15.936	17.647	8.309.601	9.456.390	63.605	47.018	8.389.142	9.521.055
Derivados de cobertura (**)	-	-	-	-	31.547	1.636	31.547	1.636
<b>Total</b>	<b>15.936</b>	<b>17.647</b>	<b>8.309.601</b>	<b>9.456.390</b>	<b>95.152</b>	<b>48.654</b>	<b>8.420.689</b>	<b>9.522.691</b>

(\*) Incluyendo en el epígrafe "Deudas con Grupo" el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 8.821 miles de euros (2014: 12.520 miles de euros), pero sin incluir el importe repercutido de los pasivos de los "swaps" con Enaire por importe de 151 miles de euros (2014: 1.636 miles de euros) (véase nota 15).

(\*\*) Incluye el importe de los swaps repercutidos por Enaire, por importe de 151 miles de euros (2014: 1.636 miles de euros), que figuran en el balance incluidos en el epígrafe "Deudas con empresas Grupo y asociadas a largo plazo".

	Pasivos financieros a corto plazo					
	Deudas con Emp. Grupo y Asociadas		Otros		Total	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Préstamo con Sociedad dominante última (nota 15)	1.125.488	1.055.128	-	-	1.125.488	1.055.128
Intereses devengados préstamo pendientes de pago (nota 15) c/c empresa ENAIRE	26.453	48.346	-	-	26.453	48.346
Proveedor inmovilizado empresas asociadas	1.636	1.211	-	-	1.636	1.211
Derivados de cobertura (nota 15)	1.535	5.172	40.821	-	42.356	5.172
Subtotal	1.155.112	1.110.855	40.821	-	1.195.933	1.110.855
Comisiones a criterio coste amortizado	(1.709)	(1.466)	-	-	(1.709)	(1.466)
Subtotal	1.153.403	1.109.389	40.821	-	1.194.224	1.109.389
Partidas a pagar (*)	-	-	259.708	259.389	259.708	259.389
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.506	1.469	1.506	1.469
Otros pasivos financieros	-	-	92.506	78.121	92.506	78.121
<b>Total</b>	<b>1.153.403</b>	<b>1.109.389</b>	<b>394.541</b>	<b>338.979</b>	<b>1.547.944</b>	<b>1.448.368</b>

(\*) Epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas"

Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2015, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2016	2017	2018	2019	2020	2021 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	2.169	1.478	3.557	4.640	30.047	14.519	56.410
Préstamos con ADI (*)	614	-	-	-	-	-	614
Otras cuentas a cobrar	307.067	-	-	-	-	-	307.067
Créditos efecto impositivo con ENAIRE (*)	50.217	-	-	-	-	-	50.217
Créditos efecto impositivo con ADI (*)	2.161	-	-	-	-	-	2.161
Otros créditos a empresas	489	-	-	-	-	-	489
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	180
<b>Total</b>	<b>362.717</b>	<b>1.478</b>	<b>3.557</b>	<b>4.640</b>	<b>30.047</b>	<b>14.699</b>	<b>417.138</b>

(\*) Incluidas en el epígrafe "Créditos a empresas" de "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" por un total de 52.992 miles de euros.

Pasivos financieros	2016	2017	2018	2019	2020	2021 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (nota 15)	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.443.910
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	26.453	-	-	-	-	-	26.453
Proveedor inmovilizado empresas asociadas	1.636	-	-	-	-	-	1.636
Derivados de cobertura Enaire (nota 15)	1.535	151	-	-	-	-	1.686
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	1.155.112	826.544	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.473.685
Derivados de cobertura Aena (nota 15)	40.821	33.991	24.128	13.602	5.106	(45.431)	72.217
Acreedores arrendamiento financiero	1.506	1.544	1.582	1.622	1.662	8.956	16.872
Otras deudas a largo plazo	121	121	121	121	121	87	692
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	318.493	-	-	-	-	-	318.493
Fianzas recibidas	33.600	88	1.842	3.851	30.497	27.327	97.205
<b>Total</b>	<b>1.549.653</b>	<b>862.288</b>	<b>775.668</b>	<b>768.951</b>	<b>769.221</b>	<b>5.253.383</b>	<b>9.979.164</b>

(\*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 10.530 miles de euros (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se muestran en la nota 23f).

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

### Instrumentos de Patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del Grupo y Asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2015 y 2014, se exponen a continuación:

#### 1) Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2015 y 2014, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas, es el siguiente:

2015					
Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (1) ("ADI")	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena, S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional, S.A
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")	Londres	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL")	Londres	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2014					
Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. (1) ("ADI")	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	Aena, S.A.
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U.	Madrid	Inactiva	100	-	Aena, S.A.
Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.U.	Barcelona	Inactiva	100	-	Aena, S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional, S.A
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I")	Londres	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")	Londres	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL")	Londres	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

Con fecha 30 de septiembre de 2015 se firman las escrituras de disolución de las dos Sociedades Concesionarias (Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas S.A. y Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat S.A.). Dichas Sociedades no presentaron actividad desde su constitución el 26 de julio de 2011.

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2015 y 2014 son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2015						Valor en Libros (*)
	Miles de euros (**)						
	Fración del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2015 Explotación	Beneficio 2015 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100%	161.182	27.477	31.629	59.855	252.665	165.032
<b>Total</b>							<b>165.032</b>
(*)	Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.						
(**)	Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2015.						
(1)	Sociedad auditada por la red PwC						

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2014						Valor en Libros (*)
	Miles de euros (**)						
	Fración del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2014 Explotación	Beneficio 2014 Neto	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100%	161.182	18.976	18.943	40.912	221.037	165.032
Concesionaria del Aeropuerto de Madrid-Barajas, S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
Concesionaria del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, S.A.U.	100%	61	-	-	-	61	61
<b>Total</b>							<b>165.154</b>
(*)	Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.						
(**)	Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2014.						
(1)	Sociedad auditada por la red PwC						

En los ejercicios 2015 y 2014 Aena Desarrollo Internacional, S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Por otro lado, la Sociedad Aena, S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. (en adelante "ADI"). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2015 y 2014 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2015					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
London Luton Airport Holdings III Limited (*)(1)	51,0 %	GBP 98.600	GBP (4.080)	GBP (9.714)	GBP 84.806

31 de diciembre de 2014					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
London Luton Airport Holdings III Limited (*)(1)	51,0 %	GBP 98.600	GBP (15.555)	GBP 16.079	GBP 99.124

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015 y 2014.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

En el ejercicio 2013, AENA INTERNACIONAL suscribió las acciones representativas del 40% del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60%.

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, 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 y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. En el marco de la transacción, AENA INTERNACIONAL y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que AENA INTERNACIONAL tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofi las acciones representativas del 11% del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Con fecha 16 de octubre de 2014, AENA INTERNACIONAL, una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, AENA INTERNACIONAL asumió el 51% de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas (correspondientes a 61,9 millones de euros en 2014 y 65,5 millones de euros en 2015). Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8% de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023. La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en AENA INTERNACIONAL suscrita al 100% por la matriz AENA. En el ejercicio 2015 dicho préstamo generó unos intereses a favor de AENA INTERNACIONAL de 5.452.195 euros (en 2014 el importe fue de 1.035.482 euros).

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como consecuencia de esta operación, AENA INTERNACIONAL adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo AENA pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

La Sociedad, a través de su participada ADI y contando con el asesoramiento de expertos independientes, culminó en 2014 el proceso de realizar las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40% que ostentaba en LLAH III y (ii) los valores razonables de los activos y pasivos del negocio adquirido. Por lo tanto, en las cuentas consolidadas del Grupo Aena se procedió a reconocer y valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición.

Los principales importes de las participadas de LLAH III mencionadas anteriormente, en lo relativo a capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2015 y 2014 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2015					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0%	98.600	(0.757)	(54.308)	43.535
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0%	193.011	6.842	(61.321)	138.532
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0%	5.274	21.548	22.732	49.554
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0%	5.274	22.273	21.695	49.242
(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2015					
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2015					
(1) Sociedad auditada por otros auditores.					

31 de diciembre de 2014					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0%	98.600	(15.361)	(28.509)	54.730
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0%	193.011	(7.800)	(35.783)	149.428
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0%	5.274	25.829	17.040	48.143
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0%	5.274	26.301	16.531	48.106
(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2014					
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2014					
(1) Sociedad auditada por otros auditores.					

## 2) Participaciones en empresas asociadas

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

En los ejercicios 2015 y 2014 la Sociedad no ha recibido dividendos de la Sociedad Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A (en liquidación).

Aena. S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2014 la Sociedad se encontraba en proceso de liquidación y sus estados financieros mostraban los siguientes datos:

Denominación / Domicilio / Actividad	Miles de euros (**)					Valor en Libros (*)
	Fracción del Capital Directo (%)	Capital	Beneficio 2015	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A. (en liquidación)	48,99%	601	295	617	1.513	600
<b>Total</b>						<b>600</b>

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2015 y 2014 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2015				
	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortisoz. Barranquilla-Colombia	-	-	-	-	-
Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*)					
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia	37,89%	COP 3.698.728	COP 17.451.373	COP 8.203.196	COP 29.353.297
Explotación Aeropuerto de Cartagena (**) Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	Miles de MXN 2.378.400	Miles de MXN 449.160	Miles de MXN 880.261	Miles de MXN 3.707.821
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00%	COP 3.800.000	COP 21.182.045	COP 21.347.992	COP 46.330.037
Explotación Aeropuerto de Cali (**)					

(\*) Concesión sin actividad.

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2014			
		Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz. Barranquilla-Colombia	-	-	-	-	-
Explotación Aeropuerto de Barranquilla (*)					
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia	37,89%	COP 3.698.728	COP 13.200.330	COP 18.000.185	COP 34.899.243
Explotación Aeropuerto de Cartagena (**)					
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33%	Miles de MXN 2.378.400	Miles de MXN 586.801	Miles de MXN 1.846.001	Miles de MXN 4.811.202
Explotación Aeropuerto de Cali (**)					
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00%	COP 3.800.000	COP 16.484.541	COP 5.989.373	COP 26.273.914

(\*) Concesión sin actividad.

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

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

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

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67%. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional, S.A. pasó a tener el 50% de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección de Aena Desarrollo Internacional, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2015 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

Con fecha 24 de febrero del 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85% restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296% de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396%, alcanzando un 17,40996% de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2015 fue de 152,05 pesos mexicanos (MXN) (2014: 92,72 pesos mexicanos (MXN)).

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2015

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

3) Otras participaciones

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

Denominación / Domicilio / Actividad	Miles de euros (*)						Valor en Libros al 31 de diciembre de 2015
	Beneficio 2015		Resto de		Total		
	% Partic.	Capital	Explotación	Neto	Patrimonio	Patrimonio	
Agencia Barcelona Regional	11,76%	1.533	19	4	324	1.861	180
Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona (*)							
<b>Total</b>							<b>180</b>

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2015

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

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

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2015 y 2014 es el siguiente:

		2015							
		Miles de euros							
Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (impuestos) (Nota 22)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a pagar	Acreedores
<b>Entidad dominante:</b>									
ENAIRE	249	-	-	50.217	(8.309.752)	(1.151.767)	-	-	(27.487)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas</b>									
Aena Desarrollo Internacional, S.A	66	-	614	2.161	-	-	-	-	(330)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	3	-	-	-	-	-	(1.636)	-	(5.395)
	<b>318</b>	<b>-</b>	<b>614</b>	<b>52.378</b>	<b>(8.309.752)</b>	<b>(1.151.767)</b>	<b>(1.636)</b>	<b>-</b>	<b>(33.212)</b>
		2014							
		Miles de euros							
Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a largo plazo (Impuestos) (Nota 22)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Cuenta a cobrar - Cash Pooling	Acreedores
<b>Entidad dominante:</b>									
ENAIRE	665	55.252	-	168.196	(9.458.026)	(1.107.180)	-	(997)	(30.366)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas</b>									
Aena Desarrollo Internacional, S.A	-	614	-	27.905	-	-	-	-	(3.378)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(2)	-	-	-	-	-	(1.212)	-	(2.541)
	<b>663</b>	<b>614</b>	<b>55.252</b>	<b>27.906</b>	<b>(9.458.026)</b>	<b>(1.107.180)</b>	<b>(1.212)</b>	<b>(997)</b>	<b>(36.285)</b>

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2015 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO
Ingresos por prestación de servicios	(1.212)	(60)	(47)
Servicios recibidos (*)	146.561	1.854	12.520
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	6.371
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(276)	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 23f)	5.120	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	167.698	-	-

(\*) Los servicios recibidos de Enaire incluyen principalmente los mencionados en la nota 23.a, por importe de 145.580 miles de euros, y otros servicios externos.

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

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO
Ingresos por prestación de servicios	(4.483)	(4)	(16)
Servicios recibidos	157.757	1.469	11.399
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	5.765
Adquisiciones de Existencias (Nota 17)	2.222	-	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	(466)	(496)	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 23f)	4.922	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	208.212	-	-

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

Este epígrafe incluye un préstamo concedido a Aena Desarrollo Internacional, S.A. por importe de 9,8 millones de euros, con cuotas trimestrales constantes de amortización, y tiene un saldo pendiente a 31 de diciembre de 2015 de 0,6 millones de euros (2014: 1,8 millones de euros), con vencimiento el 26 de junio de 2016. Está referenciado al tipo medio de financiación de Aena, S.A. más un diferencial de 125 puntos básicos.

Aena Desarrollo Internacional, S.A. tenía otro préstamo concedido por importe de 40 millones de euros, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2014 era de 26,7 millones de euros, formalizado a un tipo de interés referenciado al Euribor más un diferencial de 1,25 puntos y con vencimiento el 31 de diciembre de 2015. Este préstamo fue cancelado con fecha 30 de junio de 2015.

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial “ENAIRE” y Aena, S.A. para el 2015 y 2014:

Ejercicio 2015

- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance).

Ejercicio 2014

- Acuerdo de prestación de servicios planificación aeroportuaria e integración territorial.
- Acuerdo de prestación de servicios: Administrativos-financieros, Gestión de la calidad, Gestión de la contratación, Gestión de infraestructura, Gestión de medidas de protección de datos de carácter personal, Área de medio ambiente, Procesos económico administrativos, Promoción y apoyo a la excelencia, Organización y recursos humanos, Servicios generales, y Servicios de T.I.C.
- Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería "cash pooling".
- Compromiso de prestación de servicios asociados a procesos/actividades estratégicas y estructurales de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE y Aena, S.A.
- Acuerdo de uso de instalaciones de aeropuertos.
- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance).
- Acuerdo prestación de servicios navegación aérea.
- Anexo de Aspectos Económicos de los Acuerdos de Prestación de Servicios.

En aplicación de la decisión de finalizar de manera definitiva y efectiva el proceso de segregación organizativa entre ambas empresas y dotarlas así de funcionamiento independiente, la Sociedad ha dejado sin efecto estos contratos en 2015 como parte del proceso de privatización, excepto el acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) que se mantiene en vigor para los siguientes ejercicios. El contrato denominado "Procedimiento de prestación de servicios de centralización de tesorería" quedó ya sin efecto en el primer semestre de 2014.

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 se suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. en la que ésta presta a AENA servicios de verificación en vuelo. La duración es de 3 años con prórrogas anuales salvo denuncia expresa.

Adicionalmente, existe el siguiente contrato con la vinculada INECO, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

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

**13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar**

El saldo del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2015 y 2014 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2015	2014
Clientes por prestación de servicios	324.192	274.854
Clientes de dudoso cobro	96.243	101.046
Menos: provisión por deterioro	(121.636)	(126.469)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	318	663
Deudores varios (*)	7.428	7.506
Personal	522	1.458
Activos por impuesto corriente (Nota 22)	107.840	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	16.935	42.091
	431.842	301.149

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

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena, S.A. o sus filiales podrán utilizar para la

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

	Miles de euros	
	2015	2014
World Duty Free	67.532	31.227
Vueling Airlines, S.A.	44.468	39.355
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	24.295	25.288
Áreas, S.A.	15.502	14.152
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	15.255	14.659
Cemusa Corporación Europea	15.066	14.990
Air Nostrum	9.741	10.224
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	6.295	6.571
Pansfood S.A	4.188	3.729
Select Service Partner, S.A.	3.888	3.532
Lagardere Travel Retail, S.A.	3.502	3.572
Norwegian Air International LTD	3.384	-
Otros	111.076	107.555
	<b>324.192</b>	<b>274.854</b>

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2015 y 2014 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Saldo inicial	126.469	129.352
Variación provisión deterioro	(5.495)	(8.117)
Bajas	-	(600)
Ajuste apremio	662	5.834
	<b>121.636</b>	<b>126.469</b>

Adicionalmente a la variación positiva de 5.495 miles de euros (2014: 8.117 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones, durante el ejercicio 2015 se han registrado, en el epígrafe de "pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 8.846 miles de euros (2014: 0 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

#### 14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre del ejercicio 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Créditos a empresas	489	502
Fianzas y depósitos a corto plazo	2.169	2.038
	<b>2.658</b>	<b>2.540</b>

## 15. Deudas financieras

### Deudas con empresas del grupo y asociadas

El epígrafe de "Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" registra un importe de 8.309.752 miles de euros (2014: 9.458.026 miles de euros), de los cuales, 8.309.601 miles de euros (2014: 9.456.390 miles de euros) se refieren a préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido y 151 miles de euros se refieren a la imputación del derivado a largo plazo (2014: 1.636 miles de euros). Así mismo, el epígrafe de "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" registra un importe total de 1.153.403 miles de euros (2014: 1.109.389 miles de euros), de los cuales, 1.125.488 miles de euros (en 2014: 1.055.128 miles de euros) se refieren a préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido, así como 26.453 miles de euros (2014: 48.346 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad dominante última; también recoge 1.535 miles de euros por la imputación a corto plazo del derivado (2014: 5.172 miles de euros). Adicionalmente, se incluye el saldo a corto plazo de proveedores de inmovilizado por 1.636 miles de euros (2014: 1.211 miles de euros) y -1.709 miles de euros por las comisiones de coste amortizado (2014: -1.466) (ver Nota 10).

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 79% a tipos de interés fijos/fijos revisables que oscilan entre un 0,29% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2014: 52% de los préstamos y créditos están formalizado a tipo de interés fijos/fijos revisables que oscilan entre 0,98% y 4,88% anual y el restante a tipos variables referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2015 ha sido del 1,86% (2014: 1,89%).

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

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

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

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que 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 fueran necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES” ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con Aena, S.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 resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES” y Aena, S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena, S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49%.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo de dichos ratios (Deuda financiera neta, EBITDA y gastos financieros) están establecidos en los contratos novados.

Ratio	2014	2015	2016	2017	2018 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	9,00x	8,00x	8,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	2,75x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a Aena, S.A. ni la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES”, frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: Aena, S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.
- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de Aena, S.A.

Las novaciones de los contratos de financiación ocasionaron para Aena, S.A. en 2014 el pago de unas tasas de novación a todas las entidades financieras, así como gastos de los asesores legales por un importe total de 12.163 miles de euros, del que 11.772 miles de euros se registraron ajustando el importe en libros del pasivo.

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES”, con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firmó una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES”, que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a Aena, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES” afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

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

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

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

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

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

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

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

financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena, S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

- g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del Contrato que no exceda del 20% (veinte por ciento) del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula "Activos Aeroportuarios", significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.
- h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

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

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

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

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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El desglose del total de la “Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE” (en adelante, “Deuda co-acreditada”) con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2015, es el siguiente (en miles de euros):

<b>Entidades Financieras</b>	<b>Importe</b>
BEI	4.792.034
ICO	2.420.000
DEPFA	1.166.667
FMS	866.667
BBVA	164.233
SABADELL	110.000
DEXIA SABADELL	75.000
BANKINTER	57.167
BANKIA	36.900
LA CAIXA	36.500
POPULAR	35.167
KfW	33.333
SANTANDER	18.000
SOCIETE GENERALE	17.100
BARCLAYS	6.250
TARGOBANK	3.333
<b>TOTAL Co-acreditada</b>	<b>9.838.351</b>

De los 9.838.351 miles de euros anteriores, Aena, S.A adeuda a la Entidad Pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2015 asciende a un importe de 9.443.910 miles de euros, el 96% del total (ver nota 10).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con el accionista por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2015, es el siguiente:

<b>Cuotas con Vencimiento</b>	<b>Miles de euros 2015</b>
2016	1.125.488
2017	826.393
2018	747.995
2019	749.755
2020	731.835
Siguientes	5.262.444
<b>Total</b>	<b>9.443.910</b>

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas” y “Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2015 y 2014 se muestra a continuación:

	<b>Miles de Euros</b>		
	<b>2015</b>		
	<b>Largo Plazo</b>	<b>Corto Plazo</b>	<b>Total</b>
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	8.318.422	1.125.488	9.443.910
Deudas con emp. grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12)	(8.821)	(1.709)	(10.530)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	151	1.535	1.686
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)	-	26.453	26.453
Otras (Nota 12)	-	-	-
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	-	1.636	1.636
<b>Total</b>	<b>8.309.752</b>	<b>1.153.403</b>	<b>9.463.155</b>

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en Euros.

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2015	2014	2015	2014
Deuda con ENAIRE	8.309.601	9.456.390	8.052.886	8.870.632
Deuda con ENAIRE - Derivados	151	1.636	151	1.636
<b>Total (Nota 12)</b>	<b>8.309.752</b>	<b>9.458.026</b>	<b>8.053.037</b>	<b>8.872.268</b>

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a un tipo basado en el tipo de los recursos ajenos valorados a la curva cupón 0 más un "spread" del 1,14% (2014: la curva cupón 0 más un "spread" del 1,66%) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

Como resultado de un proceso de revisión de préstamos a tipo variable, se ha cancelado anticipadamente un préstamo con CaixaBank por importe de 25.000 miles euros cuya fecha de vencimiento era 14 marzo de 2016 y se han renegociado a la baja "spreads" para un importe pendiente de deuda a 30 de noviembre de 2015 de 613.239 miles euros (ver Nota 5). También se ha ampliado el plazo de vencimiento de préstamos por 300.000 miles euros desde 28 de diciembre de 2018 al 15 de diciembre de 2020.

La modificación de las condiciones anteriormente descritas no han supuesto una modificación sustancial de la deuda, por los que las comisiones pagadas han supuesto un ajuste sobre los tipos de interés efectivo.

#### Deudas con entidades de crédito

Con fecha de 29 de julio se firmaron Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por importe de 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, por la que se pagaron 1.575 miles de euros por comisiones financieras de apertura. A cierre de 2015 el importe todavía no amortizado de dicha cantidad, 1.247 miles de euros, figura en el epígrafe "periodificaciones a corto plazo" del Activo del balance (ver nota 20).

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los bancos e importes contratados para cada uno, la vigencia, condiciones, tipo de interés, e importe contratado por entidad bancaria se indican a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)	EURIBOR	SPREAD	VENCIMIENTO
POPULAR	100.000	1M	0,70	Julio 2017
BANKINTER	100.000	1M	0,75	Julio 2017
KUTXA BANK	50.000	1M	0,80	Julio 2017
SABADELL	100.000	1M	0,85	Julio 2017
UNICAJA	100.000	1M	0,90	Julio 2017
TARGO BANK	50.000	1M	0,90	Julio 2017
SOCIETE GENERAL	100.000	1M	0,93	Julio 2017
SANTANDER	100.000	1M	0,93	Julio 2017
CAIXA	200.000	1M	0,97	Julio 2017
BBVA	100.000	1M	0,98	Julio 2017
	<b>1.000.000</b>			

Todos los importes se encuentran sin disponer.

Coberturas de flujos de efectivo

La Entidad matriz, tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés los cuales son transferidos a Aena, S.A. para cubrir la deuda entre ambas Sociedades. Al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014, el detalle es el siguiente:

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

Las principales referencias de tipos de interés variable son EURIBOR 3 y 6 meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa a la Sociedad los costes por intereses y amortizaciones de los mismos.

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	151	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	1.535
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2014 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	1.636	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2014 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	5.172

Con fecha 10 de junio de 2015 Aena ha suscrito 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, y con objeto de situar el porcentaje de deuda fija de Aena S.A. en un 79% de media, nivel similar a sus comparables en el mercado, dando estabilidad al marco tarifario DORA hasta 2026 y aprovechando la situación de tipos de interés en mínimos históricos. Realizada la operación, entre 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2026, Aena se situará en una media de 79% de deuda a tipo Fijo+Revisable y 21% deuda Variable. Aena paga por esos créditos un interés de Euribor, a tres y seis meses, más un diferencial del 1,0379%, siendo el tipo fijo medio del derivado 1,978%. Esta operación ofrece cobertura hasta el 15 de diciembre de 2026. Dicha cobertura protege a Aena de la fluctuación de los tipos de interés previsibles en una etapa de crecimiento económico.

A 31 de diciembre de 2015 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (0,9384%)	3.041.833	15/06/2015	15/12/2026	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (1,1735%)	854.100	15/06/2015	15/12/2026	Semestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,2941%)	300.000	27/06/2015	27/12/2018	Semestral

Las principales referencias de tipos de interés variable son EURIBOR 3 y 6 meses.

El valor razonable de estos nuevos derivados es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)
31.396	40.821

Los importes del principal nominal de la Sociedad de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2015 ascienden a 4.095.596 miles de euros (2014: 243.623 miles de euros).

Durante el ejercicio 2015 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados "espejo" con Enaire 5.120 miles de euros y por derivados contratados por Aena 20.083 miles de euros, hasta un total de 25.203 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (2014: 4.922 miles de euros) (Nota 23f).

A 31 de diciembre de 2015 y 2014, los derivados de cobertura tienen son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

## 16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

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

Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	Miles de euros	
	2015	2014
Proveedores	3	164
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	33.212	36.285
Acreedores varios	145.834	162.304
Personal	26.807	26.178
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	18.720	17.058
Anticipos de clientes	53.852	34.458
<b>Total</b>	<b>278.428</b>	<b>276.447</b>

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	2015
	Días
Periodo medio de pago a proveedores	56
Ratio de las operaciones pagadas	59
Ratio de las operaciones pendientes de pago	25

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas \* importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago \* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
2. Ratio de las operaciones pagadas =  $\Sigma$  (número de días de pago \* importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.  
 Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
3. Ratio de las operaciones pendientes de pago =  $\Sigma$  (número de días pendientes de pago \* importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.  
 Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
4. 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.

	<u>Importe (miles de euros)</u>
Total pagos realizados	882.676
Total pagos pendientes	93.357

En el ejercicio 2015 se han reducido significativamente 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 a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores y otras causas menores.

#### 17. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias al cierre del ejercicio 2015 y 2014 se desglosa en las siguientes partidas:

	<u>Miles de Euros</u>	
	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Repuestos	6.218	6.803
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	<u>6.084</u>	<u>6.669</u>

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2015 incluye 151 miles de euros (2014: 2.222 miles de euros) de repuestos adquiridos a la Sociedad dominante ENAIRE.

#### 18. Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes

El detalle del epígrafe efectivo y otros activos líquidos equivalentes es como sigue:

	<u>Miles de Euros</u>	
	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Inversiones a corto plazo de gran liquidez	-	73.000
Caja y bancos	510.784	176.309
	<u>510.784</u>	<u>249.309</u>

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados.

## 19. Patrimonio Neto

### a) Capital Social

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

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

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 31 de diciembre de 2015 y 2014 el capital social de Aena S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos.

A 31 de diciembre de 2015 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible, a 31 de diciembre de 2015 las participaciones más significativas son las siguientes:

Enaire	51,00%
TCI Fund Management Limited <sup>1</sup>	11,32%

<sup>1</sup> The Children's Investment Fund Management es titular indirecto del 3,61% a través de ciertos equity swaps (CFDS)

### b) Reservas

#### Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

#### Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social. A 31 de diciembre de 2015 y 2014, la Reserva Legal no está dotada en su totalidad.

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2014, al cierre del ejercicio 2015 la reserva legal asciende a 103.225 miles de euros (31 de diciembre de 2014: 58.008 miles de euros).

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2015, se incluyen en este epígrafe 766.543 miles de euros que se corresponden, principalmente, con Reservas voluntarias disponibles.

Al 31 de diciembre de 2014, el importe de Otras Reservas, que ascendía a 359.533 miles de euros, era disponible en su totalidad.

c) Distribución del resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2015 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficios del ejercicio	<u>811.676</u>
<b>Distribución:</b>	
Dividendos	406.500
Reserva Legal	81.168
Reserva de Capitalización	42.406
Reserva Voluntaria	<u>281.602</u>

La sociedad ha utilizado en el cálculo del Impuesto sobre Sociedades el beneficio fiscal establecido en el art. 25 de Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, Reserva de capitalización, por el cual ha realizado una reducción en su base imponible, y ha dotado una Reserva de capitalización por un importe de 42.406 miles de euros, con el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de Fondos Propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos 5 años. Esto implica que no pueden producirse nuevas distribuciones con cargo a los fondos propios en 2015 por Aena, S.A, aunque esto no impide distribuciones con cargo a resultados generados con posterioridad.

Con esta distribución del resultado del ejercicio 2015 propuesta, el importe de la Reserva Legal quedaría establecido en 184.393 miles de euros, un 61,4% del mínimo legalmente establecido para Aena, S.A. de 300.000 miles de euros conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital antes citado.

La compañía dota una reserva de capitalización por importe de 42.406 miles de euros correspondiente a la totalidad de la reducción de la Base imponible del Grupo Fiscal, de los cuales 40.701 miles de euros corresponden a Aena S.A.

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014, aprobada por la Junta General de Accionistas el 3 de Junio de 2015 fue la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficios del ejercicio	<u>452.169</u>
<b>Distribución:</b>	
Reserva Legal	45.217
Reserva Voluntaria	<u>406.952</u>

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a limitación para su distribución únicamente, si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

d) Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2015 y 2014 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Ajustes Reforma fiscal Ley 27/2014	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2015
<b>Cobertura de flujos de caja</b>					
Permutas tipos de interés Enaire	6.807	71	-	(5.120)	1.758
Permutas tipos de interés Aena	-	92.300	-	(20.083)	72.217
Efecto impositivo	(1.856)	(25.864)	2.115	7.057	(18.548)
<b>Total</b>	<b>4.951</b>	<b>66.507</b>	<b>2.115</b>	<b>(18.146)</b>	<b>55.427</b>

	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Ajustes Reforma fiscal Ley 27/2014	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2014
<b>Cobertura de flujos de caja</b>					
Permutas tipos de interés Enaire	9.306	2.423	-	(4.922)	6.807
Efecto impositivo	(2.791)	(727)	185	1.477	(1.856)
<b>Total</b>	<b>6.515</b>	<b>1.696</b>	<b>185</b>	<b>(3.445)</b>	<b>4.951</b>

El desglose de los ejercicios en los cuales se espera que esta reserva afecte a la Cuenta de pérdidas y ganancias se incluye en la Nota 10, en el apartado "Derivados" del Análisis por vencimientos.

e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Ajustes Reforma fiscal Ley 27/2014 (*)	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2015
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>					
Importe	650.065	6.113	-	(45.928)	610.250
Efecto impositivo	(163.764)	(1.712)	53	12.860	(152.563)
<b>Neto</b>	<b>486.301</b>	<b>4.401</b>	<b>53</b>	<b>(33.068)</b>	<b>457.687</b>

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

(\*) Los saldos de subvenciones han sido incrementados, contra el correspondiente ajuste valorativo de los Pasivos por impuesto diferido, como consecuencia de la aprobación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (véase nota 22).

75



Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2015 y 2014 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2015	2014
Programa Operativo Com. Canarias	22.287	43.110
Programa Operativo Com. Galicia	-	19.608
Programa Operativo Com Andalucía	-	13.259
Programa Operativo Com. Murcia	-	169
Programa Operativo C.Extremadura	-	1.577
Programa Operativo Com.Valencia	-	857
Programa Operativo Melilla	-	216
A.T. Gobernanza	-	154
<b>Total Fondos Feder Cobros</b>	<b>22.287</b>	<b>78.950</b>

Con fecha 4 de abril de 2013 la Sociedad Aena, S.A. recibió una comunicación de la Dirección General Política Regional y Urbana de la Comunidad Europea informando del bloqueo de los cobros del Programa Operativo FEDER de Galicia (2007 – 2013) ante deficiencias detectadas en la revisión de dicho programa operativo por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Durante el ejercicio 2013 la Sociedad llevó a cabo las acciones requeridas por la Comisión Europea, recibiendo informe favorable por parte de la IGAE con fecha 13 de diciembre de 2013. Durante el ejercicio 2014 Aena, S.A. cobró 78.950 miles de euros de dichos fondos FEDER.

Al cierre del ejercicio 2015 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

**20. Periodificaciones**

El 14 de febrero de 2013, Aena, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas duty free y duty paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaba un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, al 31 de diciembre de 2015 el anticipo a corto plazo asciende a 37.769 miles de euros, y el anticipo a largo plazo asciende a 159.993 miles de euros.

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2015	2014	2015	2014
Fianzas	6.115	7.037	-	-
Periodificaciones	159.993	197.802	37.769	35.190
<b>Total</b>	<b>166.108</b>	<b>204.839</b>	<b>37.769</b>	<b>35.190</b>

	Activo Corto plazo	
	2015	2014
Periodificaciones	6.903	5.145
<b>Total</b>	<b>6.903</b>	<b>5.145</b>

Al 31 de diciembre de 2015, el saldo de las Periodificaciones de Activo incluye 5.656 miles de euros correspondientes principalmente a primas de seguro anticipadas y 1.247 miles de euros correspondientes a las comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad contratadas con Entidades de Crédito (ver Nota 15).

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**21. Provisiones**

El movimiento habido en los ejercicios 2015 y 2014 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

2015								
Miles de euros								
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Plan Social de Desvinculación Voluntaria	Total
Saldo inicial	8.263	1.110.328	74.106	21.959	131.207	29.800	24.211	1.399.874
Dotaciones	5	36.620	11.437	5.064	21.893	49.740	-	124.759
Adiciones descuento	140	-	-	-	1.022	-	-	1.162
Reversiones / Excesos	-	(88.780)	(45.693)	(2.544)	(19.253)	(5.470)	(24.211)	(185.951)
Aplicaciones	(424)	(24.246)	(5.367)	(7.112)	(6.410)	(23.822)	-	(67.381)
<b>Saldo final</b>	<b>7.984</b>	<b>1.033.922</b>	<b>34.483</b>	<b>17.367</b>	<b>128.459</b>	<b>50.248</b>	<b>-</b>	<b>1.272.463</b>
Porción a corto plazo	-	35.665	7.429	6.252	19.501	50.248	-	119.095
Porción a largo plazo	7.984	998.257	27.054	11.115	108.958	-	-	1.153.368

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

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante los ejercicios 2015 y 2014, en miles de euros, ha sido el siguiente:

2015			
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2015	7.861	402	8.263
Dotaciones	577	72	649
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(567)	(77)	(644)
Incremento por descuento	132	8	140
Reversiones/Excesos	-	-	-
Aplicaciones	(424)	-	(424)
Trasposos	-	-	-
<b>Saldo final 31 de diciembre 2015</b>	<b>7.579</b>	<b>405</b>	<b>7.984</b>

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2014		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2014	6.618	-	6.618
Dotaciones	1.440	244	1.684
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	-	149	149
Incremento por descuento	198	9	207
Reversiones/Excesos	-	-	-
Aplicaciones	(395)	-	(395)
Trasposos	-	-	-
<b>Saldo final 31 de diciembre 2014</b>	<b>7.861</b>	<b>402</b>	<b>8.263</b>

a) Provisión para compromisos laborales

Premios de permanencia

El saldo corresponde a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2015 ha ascendido a 709 miles de euros (2014: 1.638 miles de euros), de los que 132 miles de euros corresponden al coste financiero (2014: 198 miles de euros), habiéndose obtenido unas ganancias actuariales de 567 miles de euros (2014: 0 miles de euros).

Premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2015, el saldo del Pasivo reconocido en Balance es de 405 miles de euros (2014: 402 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2015 de 427 miles de euros (2014: 470 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de -22 miles de euros (2014: -68 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a Coste normal de servicios del ejercicio: 25 miles de euros (2014: 15 miles de euros), coste financiero: 8 miles de euros (2014: 9 miles de euros), extornos: 48 miles de euros (2014: 292 miles de euros), ganancias actuariales de 77 miles de euros (2014: pérdidas actuariales de 149 miles de euros), rendimientos activos afectos -2 miles de euros (2014: -11 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El Convenio estipula un plan de pensión como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los últimos años. Sin embargo, para los ejercicios 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RD Ley 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

b) Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2015 se han efectuado dotaciones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2015

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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.

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 “silencio administrativo positivo” y anula, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento, por la que se desestimaban los recursos de alzada interpuestos por los recurrentes frente a las desestimaciones (por silencio administrativo) de sus solicitudes de retasación de las parcelas expropiadas.

Esta sentencia dio lugar en dicho ejercicio 2014 a una provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 925.556 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 tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 166.951 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2014, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones. Durante el ejercicio 2015 se han devengado 26.618 miles de euros adicionales por intereses de demora hasta un total por este concepto de 193.569 miles de euros, de forma que el total de provisión por justiprecios e intereses de demora con origen en estos procedimientos asciende a 952.174 miles de euros a 31 de diciembre de 2015.

Las sentencias no analizan el fondo del asunto, aceptando que se ha producido silencio administrativo positivo. Las correspondientes a los Procedimientos 1/2011 y 427/2011 han sido recurridas en Casación por Aena y la Abogacía del Estado; la correspondiente al Procedimiento 66/2011 ha sido recurrida por Aena y los expropiados.

En relación al contencioso expropiatorio derivado del Procedimiento Ordinario Nº 66/2011, se indica que:

Con fecha 15 de enero de 2015, se notificó a Aena la Sentencia Nº 2/2015, de 8 de enero de 2015, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJ), por la que se estimaba parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por diversos afectados, contra la Orden del Ministerio de Fomento, de fecha 12 de noviembre de 2010, por la que se desestimó expresamente el recurso de alzada interpuesto contra la desestimación presunta de la solicitud de retasación de las fincas expropiadas. dado que el tenor literal del fallo daba lugar a ser interpretando se solicitó aclaración y así:

Con fecha 3 de febrero de 2015, Aena presentó escrito indicando error en la citada Sentencia y solicitando su rectificación, tras el cual, el TSJ dictó Auto de aclaración de fecha 11 de febrero de 2015, en el que el Tribunal resolvía aclarar que no es preciso que el Jurado de Expropiación se pronuncie sobre la retasación ya que no procede la misma, y que contra dicha Sentencia cabe Recurso de Casación. Con fecha 30 de marzo de 2015 Aena formalizó recurso de casación.

La especialidad de este procedimiento respecto de los números 1/2011 y del 427/2011, es lo ambiguo del fallo, respecto de los otros dos que son terminantes.

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

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión son consecuencia del resultado 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. Adicionalmente se ha obtenido, en lo relativo al riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, algunas sentencias, valoraciones del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa e informes del Ministerio de Fomento que reducen tanto la superficie estimada en litigio, como el justiprecio a aplicar a la misma. Del total de reversiones de 88.780 miles de euros durante el

Aena, S.A.

## Memoria Ejercicio 2015

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

ejercicio 2015 en esta provisión (2014: 5.494), 67.516 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones (21.264 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones”.

El gasto de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2015, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, asciende a 9.922 miles de euros (31 de diciembre de 2014: 191.119 miles de euros) (Véase Nota 23.f).

### c) Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2015 y 2014 las dotaciones efectuadas por la Sociedad correspondían, principalmente a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Durante el ejercicio 2015, las reversiones por importe de 45.693 miles de euros (2014: 50.943 miles de euros) corresponden principalmente a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir 40.750 miles de euros (2014: 32.459 miles de euros) con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones. El resto de las reversiones, por importe de 4.943 miles de euros (2014: 18.484 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados, principalmente a “exceso de provisiones”.

Por otro lado, existen pendientes de sentencia otros procedimientos con constructoras para los que la Sociedad tiene dotada una provisión a 31 de diciembre de 2015 por importe aproximado de 23 millones de euros (31 de diciembre de 2014: 65 millones de euros).

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

### d) Impuestos

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

A 31 de diciembre de 2014, el importe corriente por estos conceptos estaba registrado en el epígrafe “Otras deudas con las Administraciones Públicas” dentro del Pasivo Corriente y ascendía, aproximadamente, a 6 millones de euros.

### e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 128.459 miles de euros (2014: 131.207 miles de euros) relacionadas, principalmente, con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de evaluación ambiental de proyectos y de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2015 se ha dotado una provisión medioambiental de 8.327 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 de Madrid Barajas de 30 de noviembre de 2001 y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y Río Jarama.

El resto de la dotación de la provisión para actuaciones medioambientales acontecido durante el ejercicio 2015 se debe, principalmente, al aumento en la estimación de viviendas pendientes de aislar en 652 viviendas relativas al aeropuerto de Tenerife Norte, una vez recibidos de los Ayuntamientos los datos del censo correspondientes a la actualización de la huella acústica. Las Reversiones /Excesos durante el ejercicio se explican, principalmente, por denegaciones de viviendas pendientes de aislar en los aeropuertos de Bilbao

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2015

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

(49), Gran Canaria (60 viviendas), Alicante-Elche (79 viviendas) y A Coruña (520 viviendas), así como a la disminución del precio medio estimado de aislamiento en viviendas de 13.154 a 12.407 euros.

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

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

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

En los aeropuertos en los que se han aprobado servidumbres acústicas (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca), se estima en 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 estas cuentas anuales, se encuentran en proceso de tramitación las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, 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 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.

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

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las Islas Canarias. Asimismo las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2014 y 2015, 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, S.A. La reversión por importe de 5.470 miles de euros (2014: 0 miles de euros), obedece principalmente a la diferencia entre la cantidad estimada al cierre del ejercicio 2014 como de probable pago para Aena y la que finalmente procedió pagar como incentivo en aplicación de los mecanismos legales establecidos en la Ley citada.

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Al 31 de diciembre de 2015 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a 50.248 miles de euros (31 de diciembre de 2014: 29.800 miles de euros).

g) Provisiones para plan social de desvinculación voluntaria

Dentro de este epígrafe se recogía la provisión por desvinculaciones voluntarias del personal de Aena, S.A., derivadas de la aprobación en junio de 2012, por parte del Ministerio de Fomento, del plan de eficiencia aeroportuaria propuesto por Aena, S.A. para adecuar la oferta de servicios de ciertos aeropuertos y helipuertos a la demanda real que se presente en cada momento.

Con el objetivo de llevar a cabo el citado plan, Aena, S.A. firmó en octubre de 2012 un acuerdo con los representantes de los trabajadores con una serie de medidas orientadas a la flexibilidad de horario, geográfica y funcional, así como condiciones de desvinculación voluntaria para aquellos empleados que tuvieran ciertos requisitos de acceso y que solicitaran la desvinculación antes del 31 de diciembre de 2012. En relación con las solicitudes recibidas, Aena, S.A. verificó el cumplimiento, por los trabajadores que lo solicitaron, de las condiciones del plan y en enero de 2013 se produjo la comunicación a dichos trabajadores de la aprobación de su solicitud y la conformidad de ellos con el plan. Las salidas de los trabajadores se produjeron en el período entre enero de 2013 hasta el 30 de junio de 2013. El importe de las indemnizaciones se liquidó con cargo a la provisión dotada en 2012.

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

A 31 de diciembre de 2014, Aena, S.A. mantenía una provisión por importe de 24.211 miles de euros, correspondiente a la valoración del posible coste en el que podría incurrir Aena, S.A. en relación con su Plan de desvinculaciones voluntarias por importe de las prestaciones de desempleo contributivas de las personas afectadas por dicho Plan. No obstante, al cierre de 2015, Aena ha revertido dicha provisión, dado que, atendiendo a las circunstancias concurrentes, ya no considera probable una salida futura de recursos por este motivo, si bien no se ha producido ningún cambio legal.

## 22. Administraciones Públicas y Situación fiscal

### 22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

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

Hacienda Pública, Deudora	Miles de Euros			
	2015		2014	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	120.642	-	96.821
Activos por impuesto corriente	107.840	-	-	-
Hacienda Pública deudora por IVA	6.145	-	14.856	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	-	-	9	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7d)	10.790	-	27.226	-
	<b>124.775</b>	<b>120.642</b>	<b>42.091</b>	<b>96.821</b>

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2015 un importe de 10.790 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2014: 27.226 miles de euros). Durante el ejercicio 2015 la Sociedad ha cobrado 22.287 miles de euros por este concepto (véase nota 19e).

Hacienda Pública, Acreedora	Miles de Euros			
	2015		2014	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	157.939	-	169.140
Hacienda Pública acreedora por IRPF	5.947	-	6.103	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	895	-	646	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	11.128	-	9.580	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	560	-	183	-
Hacienda pública acreedora por IVA	190	-	546	-
	<b>18.720</b>	<b>157.939</b>	<b>17.058</b>	<b>169.140</b>

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

## 22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2015 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2015					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			811.676			
Impuesto sobre Sociedades	219.323	-	219.323			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.030.999			
Diferencias permanentes	1.156	(32.107)	(30.951)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	59.699	(74.738)	(15.039)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	11.471	(8.536)	2.935	-	-	-
- Planes de pensiones	741	(426)	315	-	-	-
- Provisiones	838	(25.840)	(25.002)	-	-	-
- Derivado de cobertura				25.203	(92.371)	(67.168)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos				6.113	(45.928)	(39.815)
- Otros	1.022	(753)	269	77	-	77
	73.771	(110.293)	(36.522)			
Compensación Bases Imponibles Negativas			(132.807)			
Base imponible (resultado fiscal)			<b>830.719</b>			<b>(106.906)</b>
Cuota íntegra (28% sobre la base imponible)			232.601			(29.934)
Deducciones			(112.007)			
Cuota líquida			120.594			
Retenciones y pagos a cuenta			(227.026)			
Cuota a cobrar frente a Hacienda			<b>106.432</b>			

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles y a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (ver Nota 19c). 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 2015 es del 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

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

partir del 2016. Para el ejercicio 2014, la tasa impositiva era del 30%.

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

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 19.350 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).
- Una disminución del epígrafe "Pasivos por Impuestos diferido" por importe de 53 miles de euros, con contrapartida en el epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio neto (Nota 19e).
- Un cargo al epígrafe "Operaciones de cobertura" del Patrimonio neto por un importe de 2.115 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto (Nota 19e).
- Un cargo al epígrafe "Reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros" del Patrimonio neto por un importe de 2 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

En 2014, el impacto de dicha Ley 27/2014 fue:

- Un mayor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 18.736 miles de euros, de los cuales 15.481 miles de euros se abonaron, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance de Situación), y el resto, 3.255 miles de euros, se abonaron, disminuyéndolos, a los créditos fiscales por bases imponibles negativa existentes frente a ENAIRE (epígrafe "Créditos a empresas del grupo y asociadas" del Activo corriente del Balance de Situación),
- Una disminución del epígrafe "Pasivos por Impuestos diferido" por importe de 31.188 miles de euros, con contrapartida en el epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio neto (Nota 19 e).
- Un cargo al epígrafe "Operaciones de cobertura" del Patrimonio neto por un importe de 185 miles de euros, por la disminución de "activos por impuesto diferido" relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del Patrimonio neto.

El gasto por el impuesto sobre Sociedades se compone de:

	Miles de euros	
	2015	2014
Impuesto corriente	269.787	230.616
Impuesto diferido	10.226	(33.839)
Deducciones fiscales registradas	(38.884)	(14.450)
Otros	(21.806)	17.103
	<u>219.323</u>	<u>199.430</u>

El epígrafe "Otros" recoge en 2015:

- El efecto de las diferencias en el gasto por impuesto de sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2014 y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT (-2.456 miles de euros).
- El efecto de los cambios de tipo impositivo (del 28 % al 25 %) en los activos por diferencias temporarias pendientes de recuperar (-19.350 miles de euros). De esta cantidad, -21.944 miles de euros corresponden al importe del crédito activado por los ajustes de diferencias de amortización contable y fiscal no deducible por las medidas temporales al 30%, derivado de la

deducción prevista en la disposición transitoria la Ley 27/2014, del cual se han utilizado 933 miles de euros durante 2015 (ver tabla de deducciones más adelante).

A 31 de diciembre de 2014, el epígrafe "Otros" recogía, principalmente, el gasto por 18.736 miles de euros por ajustes valorativos derivados de la aprobación de la Ley 27/2014 explicado anteriormente, así como otros ajustes respecto de ejercicios anteriores que corresponden a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del período y la presentación del impuesto de sociedades. Adicionalmente recogía el efecto positivo, por importe de 1.633 miles de euros, de declaraciones complementarias del Impuesto correspondientes a los ejercicios 2012 y 2013.

En el ejercicio 2015 la Sociedad ha reconocido y aplicado deducciones fiscales en el impuesto de Sociedades por importe de 38.884 miles de euros (2014: 14.450 miles de euros).

En los epígrafes Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo y corto plazo del Balance, se recogen el crédito que la Sociedad mantiene con su accionista en concepto de bases imponible negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio. A 31 de diciembre de 2015 la cuenta a cobrar a corto plazo por este concepto asciende a 50.217 miles de euros (2014: cuenta a cobrar a corto plazo por 168.196 miles de euros; cuenta a cobrar a largo plazo por 55.252 miles de euros), que corresponden a pagos a cuenta del Impuesto de Sociedades de 2014 no compensados a la fecha de cierre de estas cuentas anuales, y que aún no han sido cobrados a enero de 2016.

En el epígrafe Activos por Impuesto Corriente a corto plazo del Balance de Situación se recoge la cuenta a cobrar que la sociedad mantiene frente a la Hacienda Pública por los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015 por importe de 107.840 miles de euros. De esta cantidad, conforme a la conciliación expuesta anteriormente, 106.432 miles de euros corresponden a Aena, en tanto que el resto corresponde a Aena Desarrollo Internacional, S.A.

**Otra información:**

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

**22.3 Impuestos diferidos**

El detalle de los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	120.642	96.821
	<u>120.642</u>	<u>96.821</u>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(157.939)	(169.140)
	<u>(157.939)</u>	<u>(169.140)</u>
<b>Impuestos diferidos</b>	<u>(37.297)</u>	<u>(72.319)</u>

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2015	2014
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias	88.891	79.760
	<b>88.891</b>	<b>79.760</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias	(146.984)	(156.828)
	<b>(146.984)</b>	<b>(156.828)</b>
	<b>(58.093)</b>	<b>(77.068)</b>

El movimiento durante los ejercicios 2015 y 2014 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos, ha sido como sigue:

Activos por impuestos diferidos	Miles de Euros									
	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Créditos B.L.N	Créditos deducciones	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	72.251	8.329	1.147	14.196	1.858	-	-	(1.154)	194	96.821
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(4.211)	822	88	(7.001)	-	-	-	-	76	(10.226)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	18.734	-	-	-	-	18.734
Alta ruptura grupo fiscal	-	-	-	-	-	37.186	63.548	-	-	100.734
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	(37.186)	(63.548)	-	-	(100.734)
Ajustes valorativos Ley 27/2014 (*)	19.572	(993)	(13)	(130)	(2.115)	-	-	23	(45)	16.299
Otros	(76)	(1.084)	(7)	230	-	-	-	-	(49)	(986)
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2015</b>	<b>87.536</b>	<b>7.074</b>	<b>1.215</b>	<b>7.295</b>	<b>18.477</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.131)</b>	<b>176</b>	<b>120.642</b>

Activos por impuestos diferidos	Miles de Euros									
	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Créditos B.L.N	Créditos deducciones	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	48.627	6.622	980	15.419	2.792	-	-	5.911	231	80.582
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	36.045	(2.988)	380	(903)	-	-	-	-	1.305	33.839
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	(749)	-	-	-	-	(749)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	(12.995)	(595)	(213)	(1.653)	(185)	-	-	-	(25)	(15.666)
Otros	574	5.290	-	1.333	-	-	-	(7.065)	(1.317)	(1.185)
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2014</b>	<b>72.251</b>	<b>8.329</b>	<b>1.147</b>	<b>14.196</b>	<b>1.858</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.154)</b>	<b>194</b>	<b>96.821</b>

(\*) En el epígrafe de amortización se recogen 21.011 miles de euros del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros (ver nota 2.2), una vez considerados los 933 miles de euros utilizados durante 2015 (ver tabla de deducciones más adelante).

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
Saldo al inicio	(163.763)	(5.377)	(169.140)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	53	-	53
Cargo a patrimonio neto	11.148	-	11.148
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2015</b>	<b>(152.562)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(157.939)</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
Saldo al inicio	(200.805)	(5.377)	(206.182)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	31.188	-	31.188
Cargo a patrimonio neto	5.854	-	5.854
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2014</b>	<b>(163.763)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(169.140)</b>

Según se indica en la Nota 4n, la salida a Bolsa de la Sociedad en febrero de 2015 (véase Nota 1) mediante la OPV del 49 % del capital de Aena S.A. supuso que la Entidad dominante ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de Aena S.A., frente al 100% que disponía anteriormente.

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

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" por importes de 63.548 y 37.186 miles de euros, respectivamente.

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se han visto cancelados al utilizarse en el cálculo del Impuesto de dicho ejercicio. Quedando únicamente como cuenta a cobrar frente a Enaire (véase Nota12) el resultado de la devolución pendiente por la presentación del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2014 por importe de 50.217 miles de euros.

#### Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2015, está abierto el período de prescripción comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2015 para todos los impuestos.

La Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", cabecera del grupo fiscal anterior (ver nota 4m), tiene abierto el período de prescripción de los siguientes impuestos: 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, S.A. consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

Aena, S.A.  
 Memoria Ejercicio 2015  
 (Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Deducciones fiscales**

En el ejercicio 2015 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de Sociedades:

	Deducciones fiscales ejercicio 2015					Año Vencimiento
	Año de Generación	Importe reconocido en 2015	Importe registrado generado en 2015	Importe aplicado	Importe pendiente	
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2011	34.411	-	34.411	-	2016
	2012	37.779	-	37.779	-	2027
	2013	-	-	-	-	2028
	2014	-	-	-	-	2029
	2015	-	38.884	38.884	-	2030
Deducción 30% Amortización	2015	-	933	933	-	2025
<b>Total</b>		<b>72.190</b>	<b>39.817</b>	<b>112.007</b>	<b>-</b>	

En la columna "Importe reconocido en 2015" se incluyen las deducciones pendientes después de la contabilización del gasto del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2014 (63.548 miles de euros) más las diferencias entre las deducciones aplicadas en el cálculo del gasto del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2014 y las efectivamente aplicadas en la liquidación definitiva de dicho año presentada ante la Agencia Tributaria (8.642 miles de euros).

La columna "Importe registrado generado en 2015" refleja las deducciones propiamente generadas durante el ejercicio 2015.

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2015

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2014 se aplicaron las siguientes deducciones en la liquidación del impuesto de Sociedades y las deducciones pendientes se reconocieron en la cuenta fiscal con el accionista:

	Año de Generación	Deducciones fiscales ejercicio 2014		Importe aplicado	Importe pendiente	Año Vencimiento
		Importe reconocido en 2014	Importe registrado generado en 2014			
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2008	5.449	-	(5.449)	-	2013
	2009	-	-	-	-	2014
	2010	-	-	(57.386)	-	2015
	2011	-	-	(16.975)	25.769	2016
	2012	(1.012)	-	-	37.779	2027
	2013	-	-	-	-	2028
	2014	-	14.450	(14.450)	-	2029
Deducciones en Canarias por aportaciones a planes de pensiones	2006	-	-	(129)	-	2021
	2007	-	-	(125)	-	2022
	2008	-	-	(122)	-	2023
	2009	-	-	(113)	-	2024
	2010	-	-	(66)	-	2025
Deducciones medioambientales	2006	(730)	-	-	-	2021
	2007	(771)	-	-	-	2022
Doble Imposición Interna	2011	-	-	(220)	-	2018
	2012	-	-	(28)	-	2019
Planes de pensiones	2006	(252)	-	-	-	2021
	2007	(179)	-	-	-	2022
	2008	-	-	(148)	-	2023
	2009	-	-	(102)	-	2024
	2010	-	-	(58)	-	2025
I+D+i	2012	-	-	(321)	-	2030
	2013	81	-	(81)	-	2031
Fomento empleo minusválido	2012	-	-	(167)	-	2027
	2013	44	-	(44)	-	2028
Formación Profesional	2006	(330)	-	-	-	2021
	2007	(277)	-	-	-	2022
	2008	-	-	(329)	-	2023
	2009	-	-	(136)	-	2024
	2010	-	-	(43)	-	2025
	2011	-	-	(4)	-	2026
	2012	-	-	(3)	-	2027
	2013	2	-	(2)	-	2028
Donaciones	2011	-	-	(7)	-	2021
	2012	-	-	(23)	-	2022
	2013	21	-	(21)	-	2023
<b>Total</b>		<b>2.046</b>	<b>14.450</b>	<b>(96.552)</b>	<b>63.548</b>	

### 23. Ingresos y Gastos

#### a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos del ejercicio 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Compras de otros aprovisionamientos	(1.140)	(626)
Trabajos realizados por otras empresas	(181.682)	(181.236)
<b>Total</b>	<b>(182.822)</b>	<b>(181.862)</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa que ascienden a 3.128 miles de euros (2014: 4.358 miles de euros), así como a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM), y Servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE que ascienden a 145.480 miles de euros (2014: 145.955 miles de euros). En este epígrafe también se incluye el Convenio firmado en Marzo de 2014 con AEMET para la Prestación de Servicios de Meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena por importe de 10.000 miles de euros (2014:8.333 miles de euros).

#### b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2015 y 2014 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2015	2014
<b>Servicios Aeroportuarios</b>	<b>2.332.976</b>	<b>2.241.536</b>
<i>Prestaciones Patrimoniales</i>	<i>2.264.966</i>	<i>2.171.663</i>
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	632.790	603.982
Estacionamientos	28.617	27.933
Pasajeros	1.017.609	977.510
Pasarelas telescópicas	104.228	99.577
Carga	-	4.573
Seguridad	363.539	345.898
Handling	80.276	75.569
Carburante	29.092	28.050
Catering	8.815	8.571
<i>Resto servicios aeroportuarios <sup>(1)</sup></i>	<i>68.010</i>	<i>69.873</i>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>743.835</b>	<b>631.393</b>
Arrendamientos	26.490	26.917
Tiendas	82.353	69.919
Tiendas Duty Free	254.893	188.029
Restauración	132.086	112.892
Rent a car	104.526	100.355
Publicidad	28.564	27.610
Resto ingresos comerciales <sup>(2)</sup>	114.923	105.671
<b>Servicios fuera de terminal</b>	<b>167.970</b>	<b>160.528</b>
Aparcamiento	110.767	102.601
Terrenos	12.739	13.161
Almacenes y hangares	17.961	19.349
Centros Logísticos de Carga	21.165	21.270
Explotaciones Inmobiliarias	5.338	4.147
<b>Total Importe Neto de la Cifra de Negocio</b>	<b>3.244.781</b>	<b>3.033.457</b>

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

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

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2015 y 2014 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Sueldos y salarios e indemnizaciones	252.517	241.712
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 21)	(24.211)	(1.230)
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	95.557	95.384
Aportaciones a compromisos laborales	6	8
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(2.221)	(2.064)
Otros	36	1.456
	<b>321.684</b>	<b>335.266</b>

La disminución en este epígrafe se debe a la reversión, por importe de 24.211 miles de euros, de la Provisión por Plan Social de Desvinculación Voluntaria (ver Nota 21). Por otra parte, el epígrafe de "Sueldos, salarios e indemnizaciones" recoge, en aplicación de lo dispuesto en la LPGE de 2016, la estimación, por importe de 7,8 millones de euros, de la Paga extra de 2012 dejada de percibir en su día por cada empleado en aplicación del artículo 2 del Real Decreto-ley 20/2012.

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2015	2014
Arrendamientos y cánones	5.858	3.288
Reparaciones y conservación	244.611	235.550
Servicios profesionales independientes	28.784	25.564
Primas de seguros	11.494	10.930
Servicios bancarios	1.420	1.752
Publicidad y relaciones públicas	3.780	3.245
Suministros	96.856	100.108
Servicios vigilancia y seguridad	123.682	104.697
Gastos por servicios con ENAIRE	(251)	11.354
Otros servicios	106.544	106.334
	<b>622.778</b>	<b>602.822</b>

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

En el análisis de la variación de este grupo cabe destacar:

- Incremento en el epígrafe de Seguridad en 19,0 millones de euros, debido principalmente a la nueva normativa de inspección de equipaje de mano operativa desde el mes de marzo de 2015.
- La supresión de los Acuerdos de Servicio entre Aena y ENAIRE ha supuesto una disminución del gasto de la cuenta asignada a tal fin de 11,6 millones de euros, si bien los gastos pasan a asumirse de forma directa por Aena (gasto de personal, alquiler de oficinas, seguros y otros).

e) Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

f) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2015 y 2014 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2015	2014
<b>Ingresos financieros</b>	<b>6.985</b>	<b>10.142</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	276	962
- De terceros	3.789	3.473
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	2.920	5.707
<b>Gastos financieros</b>	<b>(193.866)</b>	<b>(407.996)</b>
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(167.698)	(208.212)
- Por deudas con terceros	(25.005)	(195.219)
- Por actualización de provisiones	(1.163)	(4.565)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros (Notas 15 y 18-d)	(25.203)	(4.922)
Diferencias de cambio	(20)	(19)
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	97	-
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(212.007)</b>	<b>(402.795)</b>

La Sociedad recoge bajo el epígrafe “Actualización de provisiones” los ajustes de carácter financiero como consecuencia de la actualización de provisiones (Nota 21).

Las principales variaciones del ejercicio 2015 respecto a 2014 son las siguientes:

- Disminución en “Gastos financieros por deudas con empresas del grupo y asociadas” en un importe de 40,5 millones de euros, como consecuencia de que durante el ejercicio 2015 la deuda media ha descendido, el tipo de interés medio ha disminuido por la bajada de los tipos de referencia Euribor 3m y 6m, y, adicionalmente, por la política de revisión de tipos de interés de préstamos BEI que se ha llevado a cabo (ver nota 15).
- Disminución en los intereses por deudas con terceros en 170,2 millones de euros. En este epígrafe se recogen, principalmente, los gastos por intereses de demora asociados a contenciosos expropiatorios: según se explica en la Nota 21, en el ejercicio 2014, se dotaron 167 Millones de euros, en concepto de intereses de demora, por las reclamaciones de propietarios de fincas expropiadas para la ampliación del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas y que solicitan su retasación; en tanto que en 2015 se han producido diversas sentencias favorables que han dado lugar, por las reversiones efectuadas, a que el gasto neto en este epígrafe solo haya ascendido a 9,9 millones de euros.
- Aumento en pérdidas por instrumentos de cobertura de 20,3 millones de euros. Según se informa en la Nota 15, en junio de 2015 se ha contratado una operación de cobertura para una deuda subyacente de 4.195 millones de euros con objeto de adecuar el perfil de deuda de Aena, S.A. a un porcentaje Fijo/Variable del 79/21 (52/48 previamente).

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 7.913 miles de euros incluido en el epígrafe " Excesos de Provisiones" de la cuenta de resultados de 2015, 2.970 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2014: 11.797 miles de euros) y el resto, 4.743 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) con origen en los años 2011 a 2014 (2014:17.648 miles de euros). En 2014 la reversión más significativa corresponde a "Exceso de provisiones de Impuestos" por importe de 29.445 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de provisiones", 11.797 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia, y el resto, 17.648 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) con origen en los años 2011 a 2013.

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados al cierre del ejercicio 2015 y 2014 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2015 (*)			2014 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	8	2	10	7	2	9
Directivos y Titulados	776	591	1.367	771	580	1.351
Coordinadores	779	276	1.055	809	286	1.095
Técnicos	2.853	1.420	4.273	2.847	1.401	4.248
Personal de apoyo	241	258	499	247	270	517
<b>Total</b>	<b>4.657</b>	<b>2.547</b>	<b>7.204</b>	<b>4.681</b>	<b>2.539</b>	<b>7.220</b>

(\*) El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2015 ascendió a 748 empleados (2014: 640 empleados).

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

Categoría Profesional	2015 (*)	2014 (*)
Alta Dirección	9	7
Directivos y Titulados	1.361	1.327
Coordinadores	1.073	1.098
Técnicos	4.258	4.289
Personal de apoyo	495	535
<b>Total</b>	<b>7.196</b>	<b>7.256</b>

(\*) El número de medio de empleados temporales en el ejercicio 2015 ascendía a 701 (2014: 704 empleados eventuales).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración, está formado por 15 personas (11 hombres y 4 mujeres) a la fecha de la formulación (2014: 9 hombres y 3 mujeres).

b) Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2015 y 2014 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2015			2014		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.190		1.190	842	-	842
Dietas	26	131	157	23	121	144
Planes de pensiones	0	0	0	-	-	-
Primas de seguros	6		6	5	-	5
	<b>1.222</b>	<b>131</b>	<b>1.353</b>	<b>870</b>	<b>121</b>	<b>991</b>

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio de 2015, se corresponden con las percibidas en Aena, S.A. por 9 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado.

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

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

Por último, con menor impacto económico, en el año 2015 se incluye en el apartado de Sueldos, para aquellos componentes de la Alta Dirección que prestaron sus servicios durante el año 2012, el abono correspondiente a la recuperación del 50,27% de la catorceava parte de las retribuciones totales anuales, que fue descontada como equivalente a la Paga Extra de Diciembre 2012, suspendida por aplicación del Real Decreto Ley 20/2012 de 13 de Julio.

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2015 ni 2014. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

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

Durante los ejercicios 2015 y 2014 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 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.

d) 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.

**25. Honorarios de auditoría**

Los honorarios devengados o contratados durante el ejercicio por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. por los servicios de auditoría de cuentas ascendieron a 46,7 miles de euros en 2015 (2014: 40 miles de euros) y los honorarios devengados por otros servicios de verificación ascendieron en 2015 a 34 miles de euros (2014: 20 miles de euros). Por otros servicios PricewaterhouseCoopers ha devengado 76,6 miles de euros durante el ejercicio 2015 (2014: 132,5 miles de euros).

## 26. Compromisos y otras garantías

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 Aena, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedido a terceros. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

## 27. Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2015 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 538,2 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 197,9 millones de euros, (2014: inversiones por 529,5 millones de euros y amortizaciones por 181,5 millones de euros).

Las altas de inmovilizado realizadas durante el ejercicio 2015 han ascendido a 26.058 miles de euros (2014: 28.488 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2015	2014
Málaga	114	559
Valencia	824	3.110
Menorca	4	70
Madrid/Barajas	10.511	4.364
Barcelona	-	742
Girona	-	274
Alicante	1.887	2.885
Tenerife Norte	7.457	1.931
Palma Mallorca	1.439	2.854
Bilbao	513	1.220
Santiago	40	15
Gran Canaria	834	1.185
Ibiza	1.723	1.862
Pamplona	1	9
A Coruña	253	6.599
Resto Aeropuertos	458	809
<b>Total</b>	<b>26.058</b>	<b>28.488</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2015 y 2014 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2015	2014
Reparaciones y conservación	7.466	7.272
Servicios profesionales independientes	1.351	1.103
Otros servicios medioambientales	2.511	2.950
<b>Total</b>	<b>11.328</b>	<b>11.325</b>

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, lo que ha supuesto al 31 de diciembre de 2015 la insonorización de 12.828 viviendas (2014: 12.820 viviendas).

Conforme a las Declaraciones de Impacto Ambiental pertenecientes a los proyectos de ampliación de los

Aena, S.A.

## Memoria Ejercicio 2015

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

aeropuertos de Alicante-Elche, y Málaga-Costa del Sol, la Sociedad está ejecutando los Planes de Aislamiento Acústico asociados a dichas declaraciones, lo que ha supuesto que a finales del año 2015 se hayan insonorizado 2.087 en Alicante-Elche, y 810 en Málaga-Costa del Sol (2014: 1.936 viviendas en Alicante-Elche y 810 en Málaga-Costa del Sol).

Además, desde el ejercicio 2007 se ha iniciado la tramitación de expedientes de aislamiento acústico en viviendas localizadas en el entorno de los aeropuertos de Gran Canaria, La Palma, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Ibiza y Pamplona, Barcelona, Sabadell, Santiago de Compostela, Vigo, La Coruña, y Melilla los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2015.

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

### 28. Contingencias

#### Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

#### Actuaciones medioambientales

Tal y como se ha descrito en el epígrafe de Provisiones para actuaciones medioambientales, como consecuencia de las actuaciones necesarias para dar cumplimiento a la normativa de carácter medioambiental relacionada con las distintas obras de ampliación y mejoras en la red de aeropuertos, la Sociedad está obligada a realizar una serie de inversiones exigidas para minimizar el impacto de ruido en las viviendas afectadas por dichas obras. Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014, la Sociedad mantenía diversos procesos de reclamaciones que, en caso de resolverse de forma desfavorable, podrían dar lugar a pasivos exigibles que, al cierre de dichos ejercicios, no es posible cuantificar.

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

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

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

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 recibió notificación de admisión a trámite y plazo para formalizar casación. En el mes de julio de 2015 se formalizó dicho recurso de casación.

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 los cierres de los ejercicios 2015 y 2014 no podían cuantificarse en firme, ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones.

#### Actividades comerciales

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

#### Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 2015 y 2014, existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma.

#### Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena, S.A., en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el periodo 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas éstas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. La situación a 31 de diciembre de 2015 es la siguiente: el porcentaje de compañías cuyas reclamaciones han sido desestimadas por el TEAC o que han desistido de las reclamaciones interpuestas, es del 97 %.

Adicionalmente:

- Se han recibido 108 notificaciones del Tribunal Económico-Administrativo Central, desestimatorias todas ellas de las correspondientes reclamaciones económico-administrativas promovidas por varias compañías.
- A fecha 31 de diciembre de 2015, diversas compañías aéreas han presentado 38 recursos Contencioso-Administrativos en la Audiencia Nacional contra las resoluciones desestimatorias de las REA interpuestas por estas compañías del Tribunal Económico-Administrativo Central.

La Dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar consecuencias económicas en contra de la misma.

#### Reclamaciones a Ayuntamientos locales

Al cierre de 2015 la Sociedad mantiene controversias legales con Ayuntamientos locales por discrepancias en las liquidaciones de tasas por concesiones comerciales por el uso privativo de bienes de dominio público.

#### Aeropuerto de Reus

El Tribunal Supremo dictó sentencia en febrero de 2010, por la que se acordaba la reversión de unas fincas en el Aeropuerto de Reus. En estos momentos no está valorado el importe que pueda suponer la imposibilidad de revertir las mismas, no habiéndose producido resolución judicial cuantificadora del importe de la reversión. En cualquier caso, la Dirección de la Sociedad estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

#### Laborales

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

En caso de que recayeran sentencias desfavorables para la Sociedad, podrían conllevar, para los trabajadores, el abono de diferencias salariales entre lo percibido de la empresa concesionaria y lo que les hubiera correspondido percibir según el Convenio Colectivo de la Sociedad (de ser superiores las retribuciones establecidas en este Convenio); y/o el abono de indemnizaciones por despido improcedente, si los despidos fueran declarados improcedentes, y se optara por la no readmisión.

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Adicionalmente, hay otros despidos de trabajadores de la Sociedad, que, supondrían, en caso de recaer sentencia desfavorable, readmitir a los trabajadores o abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en todo caso, abonarles los salarios de tramitación correspondientes.

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

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2015 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.

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

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

#### Reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2015 la Dirección de Aena, S.A. estima que no serían significativos.

#### 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.

ENAIRE consideró (y así se comunicó como Hecho Relevante a la CNMV el 10 de febrero de 2015) que la referida solicitud de medidas cautelares carecía de fundamento legal y que la reclamación del Gobierno de Canarias, si prosperase, en ningún caso debería afectar a la titularidad ni a la gestión por parte de AENA de los mencionados aeropuertos (que son competencias reservadas a favor del Estado).

El pasado día 19 de enero de 2016 estaba fijada la votación y fallo, estándose a la espera de la decisión adoptada por el Tribunal (ver nota 29).

#### 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, y se 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

Aena, S.A.  
Memoria Ejercicio 2015  
*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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).

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).

Por otra parte, el CRFA en el citado Informe de Supervisión sobre la Propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2014 verificó que la modificación para 2014 incluía un ajuste por déficit para 2014 de 286,8 millones de euros. Dicho Informe establecía igualmente que, una vez publicado el IPC de octubre 2013, el valor del déficit para 2014 debería actualizarse, alcanzando finalmente un importe de 312,0 millones de euros.

Igualmente para el proceso de consultas de las tarifas para 2015, el déficit tarifario previsto por Aena ascendía a 45,6 millones de euros, por tanto, el déficit tarifario capitalizado para el período 2014-2016 asciende a 555,3 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. En la resolución de la CNMC por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena S.A. para 2016 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta de fecha 23 de julio de 2015, se fija que en 2016 Aena compensará íntegramente en el ejercicio 2016, el déficit correspondiente al ejercicio 2013 que, capitalizado, ascendía a 199,2 millones.

Contra la resolución de la CNMC de 23 de julio por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena S.A. para 2016 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, Aena S.A ha presentado recurso contencioso –administrativo.

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

## 29. Hechos posteriores al cierre

No ha acaecido, con posterioridad al cierre, ningún hecho que haya afectado a las cuentas anuales, ni a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, ni que sea útil al usuario de las cuentas anuales, distinto de los que se mencionan a continuación:

- Con fecha 10 de febrero de 2016, el Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) ha dictado sentencia, notificada el 12 de febrero de 2016, por la cual desestima el recurso interpuesto por el Gobierno de Canarias contra la desestimación por silencio del requerimiento dirigido a la Administración del Estado para que modificase el Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014 y contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de enero de 2015 por el que se autoriza la enajenación de acciones de AENA,S.A. mediante una oferta pública de venta (OPV) (ver Nota 28).
- El 9 de febrero se publicó en el BOE 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 la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) n.º 575/2013, que adapta el ordenamiento español a los requisitos de Basilea III, estableciendo la ponderación en los balances de las entidades prestamistas de la deuda con entidades del sector público.

Sin perjuicio de que en el contexto de solvencia actual de la Sociedad el impacto de dicha Circular en la estructura de financiación de la misma se estima como no relevante en base a la documentación analizada, habida cuenta de la reciente publicación de la Norma, está en curso por parte de la Sociedad, un análisis concluyente de la misma en relación con los contratos de financiación que podrían verse afectados, y en particular de la Deuda co-acreditada (ver Nota 15).

**Informe de Gestión  
del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015**

**AENA, S.A.**

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'A' or 'E', located in the bottom right corner of the page.

## ÍNDICE

- 1. Aspectos clave**
  - 1.1 Aspectos destacados del ejercicio
  - 1.2 Evolución del negocio
  
- 2. Entorno macroeconómico y datos de actividad**
  - 2.1 Situación macroeconómica y del sector
  - 2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria
  - 2.3 Principales magnitudes de la red de Aena
  - 2.4 La red aeroportuaria de Aena
  - 2.5 Tipología de tráfico
  - 2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red
  
- 3. Bases de crecimiento**
  - 3.1 Eficiencia en la gestión
  - 3.2 Crecimiento de los ingresos
  - 3.3 Adecuación de las inversiones
  
- 4. Análisis de resultados**
  - 4.1 Cuenta de resultados
  - 4.2 Balance, estructura de capital y estado de flujos de efectivo
  
- 5. Áreas de negocio**
  - 5.1 Ingresos aeronáuticos
  - 5.2 Servicios comerciales
  - 5.3 Servicios fuera del terminal
  
- 6. Riesgos operativos y financieros**
  - 6.1 Descripción de los principales riesgos operativos
  - 6.2 Descripción de los principales riesgos financieros
  
- 7. Recursos humanos**
  - 7.1 Datos de plantilla
  - 7.2 Selección
  - 7.3 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento
  
- 8. Contratación**
  - 8.1 Contratación general de proveedores
  - 8.2 Contratación comercial de clientes
  
- 9. Responsabilidad Corporativa**
  - 9.1 Desempeño económico
  - 9.2 Desempeño ambiental
  - 9.3 Desempeño social
  - 9.4 Alianzas
  
- 10. Perspectivas para 2016**
  
- 11. Hechos posteriores al cierre del ejercicio**

**ANEXO: Informe Anual de Gobierno Corporativo**

**Aena, S.A.**  
**Informe de Gestión Individual del ejercicio 2015**

**1. ASPECTOS CLAVE**

**1.1 Aspectos destacados del ejercicio**

Aena es el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros, alcanzando al cierre de año 2015 un total de 207,4 millones de pasajeros (+5,9% respecto a 2014). Además, es la propietaria de dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea en términos de pasajeros: Madrid (5º puesto en el ranking de aeropuertos) y Barcelona (9º puesto). La amplitud de la red de aeropuertos de Aena (46 aeropuertos y 2 helipuertos en España), junto con la diversidad de los mismos, han permitido a la Compañía acumular una amplia experiencia en la gestión de aeropuertos de distinta tipología y tamaño.

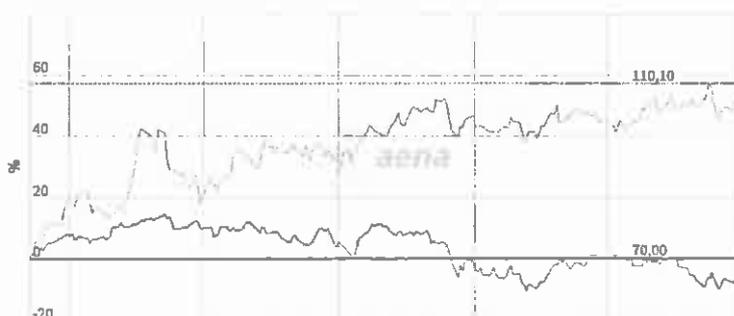
En relación con la regulación aeroportuaria, con fecha 17 de octubre de 2014 se aprobó la Ley 18/2014 que establece el marco regulatorio de la actividad aeronáutica de la Compañía en España. Los principales aspectos del marco regulatorio actual son los siguientes:

- Obligatoriedad de mantenimiento de la red aeroportuaria.
- Cumplimiento de parámetros operativos (calidad de servicio, capacidad de infraestructuras, etc.) y de eficiencia.
- Proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas a largo plazo. Para el periodo 2015-2025 el máximo incremento tarifario es del 0%. Adicionalmente, se establece un máximo de inversión media anual de la actividad regulada de 450 millones de euros.
- Implantación progresiva de un sistema dual till.
- El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), establecerá los principales aspectos de la regulación aeroportuaria por periodos quinquenales.

En el año 2015, la subida media de las tarifas ha sido de un 0% desde marzo de 2015, manteniéndose por lo tanto congeladas respecto a las tarifas de 2014. En el apartado "10. Perspectivas para 2016" de este informe, se detallan los principales aspectos del marco regulatorio para el año 2016 y sucesivos.

El 11 de febrero de 2015 Aena, S.A. protagonizó la mayor operación de salida a Bolsa llevada a cabo en Europa desde 2011 y en España desde 2007. Inició su cotización en las cuatro bolsas españolas tras la Oferta Pública de Venta por el 49% de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción, permaneciendo el 51% restante en propiedad del Estado, a través de la Entidad Pública Empresarial, ENAIRE. 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, ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del ejercicio del 81,7% hasta los 105,4 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 7,9%.



En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2015, 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.

Por otra parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio de 2015, las agencias de calificación crediticia Moody's Investors Service y Fitch

Rating, asignaron por primera vez calificación crediticia a Aena. La calificación otorgada por Moody's a Aena fue "Baa1 con perspectiva estable", que supone obtener un rating un escalón por encima del que actualmente esta agencia otorga al Reino de España. Por parte de Fitch, la calificación otorgada a Aena fue "BBB+ con perspectiva estable".

Finalmente, en relación con la política de dividendos y de acuerdo a lo reflejado en el Folleto Informativo de la salida a Bolsa, en el que la Compañía adoptó una política de distribución del 50% del beneficio neto de cada ejercicio, el Consejo de Administración de Aena, S.A. ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas el reparto de un dividendo de 2,71 euros brutos por acción, a satisfacer tras su aprobación por la misma.

## 1.2 Evolución del negocio

El crecimiento del tráfico registrado en la red de aeropuertos en España en 2015 convierte a éste en el segundo mejor año de la historia de Aena, tras la cifra alcanzada en 2007 (210,4 millones de viajeros), confirmando la tendencia de continuo crecimiento en el tráfico de pasajeros que se mantiene desde hace más de dos años (26 meses consecutivos). Esta recuperación se basa en el crecimiento del tráfico internacional, ya que en 2015 España registró el tercer record anual consecutivo de entrada de turistas con más de 68,1 millones de turistas (+4,9% respecto a 2014). Como consecuencia, entre otros, de esta mayor afluencia de turistas, Aena ha vuelto a registrar un nuevo record en el número de pasajeros internacionales, con un crecimiento del +5,9% respecto a 2014 (70% sobre el total de pasajeros comerciales de la red). También ha contribuido a este cambio de tendencia en la evolución del tráfico, la consolidación de la recuperación del tráfico nacional que en el 2015 registró un crecimiento del 6,1% respecto a 2014 y, en particular, del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas, que ha experimentado un crecimiento del 11,9%.

Por la parte de los ingresos, destaca el aumento de los ingresos totales de las actividades comerciales (+15,1% en el período), tanto dentro como fuera de terminal. Dicho incremento resulta de la mejora de las condiciones contractuales, el incremento de las ventas, las estrategias de pricing y marketing y la implantación del nuevo modelo de negocio de aparcamientos, entre otras acciones.

Los pilares fundamentales de los resultados de la Compañía han sido el incremento del volumen de los ingresos, la mejora de la eficiencia en la gestión y la contención de los costes.

En este sentido, cabe destacar 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. Durante el 2015, la base de costes operativos comparable se ha incrementado en 44,9 millones de euros (+3,6%), mientras que el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros ha sido del +5,9%.

Entre las medidas adoptadas, cabe resaltar el Plan de Eficiencia Aeroportuaria, que ha conllevado la Implantación de medidas de eficiencia de servicios, operativas y de carácter laboral en todos los aeropuertos, con especial relevancia en los de menor volumen de tráfico. En este sentido, el EBITDA conjunto<sup>(1)</sup> de los aeropuertos que generan pérdidas se ha mantenido en 42 millones de euros en 2015.

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y un elevado potencial de crecimiento. Las necesidades de inversión se han reducido significativamente, al haberse dotado a los aeropuertos de la red de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años. Concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se plantea un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio. En el año 2015 la inversión anual ascendió a 227 millones de euros frente a los 308 millones de euros en el año 2014.

Este conjunto de medidas llevadas a cabo tanto por la vía de los gastos como de los ingresos, ha supuesto la consolidación de la reestructuración de la Compañía y afianza su rentabilidad, aumentando el EBITDA ajustado<sup>(1)</sup> hasta 2.007,4 millones de euros al cierre de 2015, lo que supone un crecimiento del 7,8% frente a 2014 y supone alcanzar un margen de EBITDA<sup>(1)</sup> del 60,6%. El EBITDA reportado en 2015 asciende a 2.029,7 millones de euros frente a 1.855,7 millones de euros en 2014 (+9,4%).

(1) EBITDA ajustado. Excluye deterioros de inmovilizado y exceso de provisión por el Plan Social de Desvinculación Voluntaria (PSDV).

A su vez, Aena ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 1.031,0 millones de euros en 2015 frente a 651,6 millones de euros en 2014, mientras que el beneficio neto asciende a 811,7 millones de euros en 2015, un 79,5% superior al registrado en el año anterior (452,2 millones de euros). Este incremento se justifica principalmente, por la evolución muy positiva del tráfico y del resultado financiero.

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en la generación de caja de la Compañía (1.523 millones de euros de flujo de caja operativo, después del pago de intereses e impuestos, al 31 de diciembre de 2015), 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 5,6x en 2014 a 4,5x en 2015.

## 2. ENTORNO MACROECONÓMICO Y DATOS DE ACTIVIDAD

### 2.1 Situación macroeconómica y del sector

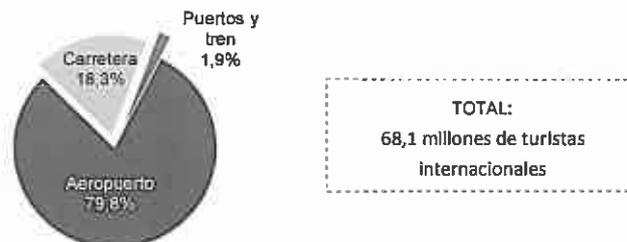
La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas. Según datos provisionales publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB español ha aumentado un 3,2% en 2015, cifra que coincide con la última previsión ofrecida por el Banco de España, lo que supone la confirmación de la recuperación de la economía española iniciada en 2014 (con un crecimiento del PIB del 1,4%), 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 2013 y 2014, alcanzando en 2015 el tercer año consecutivo de 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 el año 2015 visitaron España 68,1 millones de turistas internacionales, un 4,9% más que en 2014.

Los principales países emisores han contribuido a este crecimiento, destacando en términos relativos los crecimientos interanuales de EE.UU. (+23,6%), Suiza (+9,0%) y Francia (+8,9%). En términos absolutos, Reino Unido, Francia y Alemania, lideran el ranking de países emisores y, conjuntamente, suponen el 55,1% del total de turistas que visitaron España durante 2015. Por comunidades, Cataluña es el primer destino de los turistas (17,4 millones, +3,7% respecto a 2014), seguida de Baleares (11,7 millones, +2,7%) y Canarias (11,6 millones, +1,0%)

Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2015, 54,4 millones (el 79,8% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 18,3% se desplazaron por carretera, y el 1,9% 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.

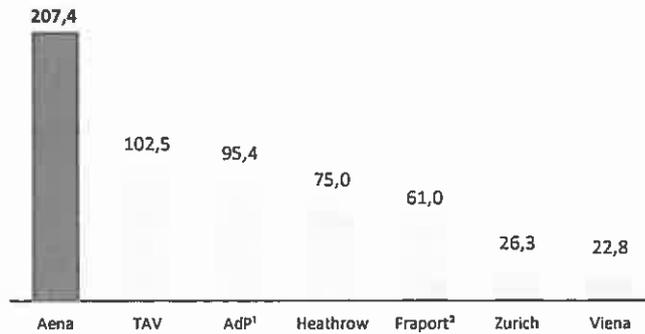


Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Diciembre 2015

## 2.2 Aena, líder mundial en gestión aeroportuaria

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

Tráfico de pasajeros de los principales operadores aeroportuarios en 2015



<sup>1</sup> AdP Incluye únicamente los aeropuertos de París

<sup>2</sup> Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt

Fuente: Datos publicados por las compañías

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

Ranking de aeropuertos de la Unión Europea por pasajeros 2015

Rk	Aeropuerto	Millones Pasajeros
1	Londres-Heathrow	75,0
2	Paris-Charles de Gaulle	65,8
3	Frankfurt	61,0
4	Ámsterdam	58,3
5	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	46,8
6	Múnich	41,0
7	Roma-Flumicino	40,5
8	Londres-Gatwick	40,3
9	Barcelona-El Prat	39,7
10	Paris-Orly	29,6

Fuente: Datos publicados por las compañías

## 2.3 Principales magnitudes de la red de Aena

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

En un entorno de incipiente recuperación económica, en 2015, los aeropuertos de la red de Aena han gestionado un total de 207,4 millones de pasajeros, un 5,9% más que en el año anterior, han operado más de 1,9 millones de vuelos (+3,8%) y han transportado en torno a 715.000 toneladas de mercancía (+4,6%). Con el crecimiento registrado en diciembre, se acumulan ya veintiséis meses de crecimiento consecutivo, lo que confirma el cambio de tendencia en la evolución del tráfico de pasajeros iniciado en noviembre de 2013.

Los 14 aeropuertos turísticos de Aena han aportado en 2015 el 47% de los pasajeros, los 2 hubs el 42% y los 25 aeropuertos regionales el 11%.



A

### Tipología de aeropuertos de la red de Aena

Tipología de aeropuertos	Número aeropuertos	Pasajeros 2015 (millones)
<b>TURÍSTICOS</b> Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	98,2
<b>HUB</b> Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	86,5
<b>REGIONALES</b> Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	22,7
<b>HELIPUERTOS( Ceuta y Algeciras)</b> <b>AVIACIÓN GENERAL (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell)</b>	7	0,02
<b>TOTAL</b>	<b>46 aeropuertos + 2 helipuertos</b>	<b>207,4</b>

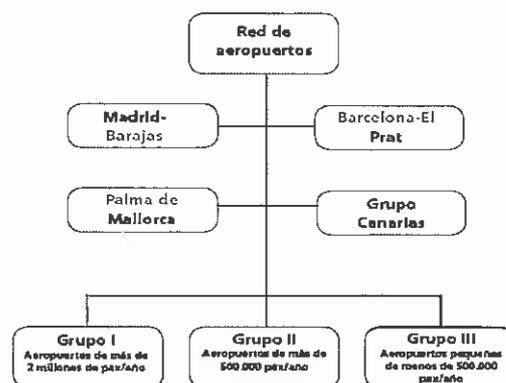
*Nota: Las referencias en este documento a los datos de tráfico de Aena deben entenderse referidas a los datos provisionales disponibles a la fecha de publicación del presente documento.*

#### 2.4 La red aeroportuaria de Aena

La red amplia y diversa distingue a Aena por ser el mayor gestor aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros.

Esta situación permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea. La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.

Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año para mejorar su coordinación:



Los tres aeropuertos principales de la red son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, y el resto de aeropuertos queda integrado en alguno de los siguientes grupos:

**Grupo Canarias:** integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.

**Grupo I:** formado por aeropuertos grandes con más de 2 millones de pasajeros al año. Este Grupo lo componen 8 aeropuertos: Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Ibiza, Valencia, Bilbao, Sevilla, Girona-Costa Brava y Menorca.

**Grupo II:** formado por aeropuertos que procesan entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 11 aeropuertos: Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, A Coruña, Reus, Santander, Santiago, Vigo y las bases aéreas de Murcia-San Javier y Zaragoza.

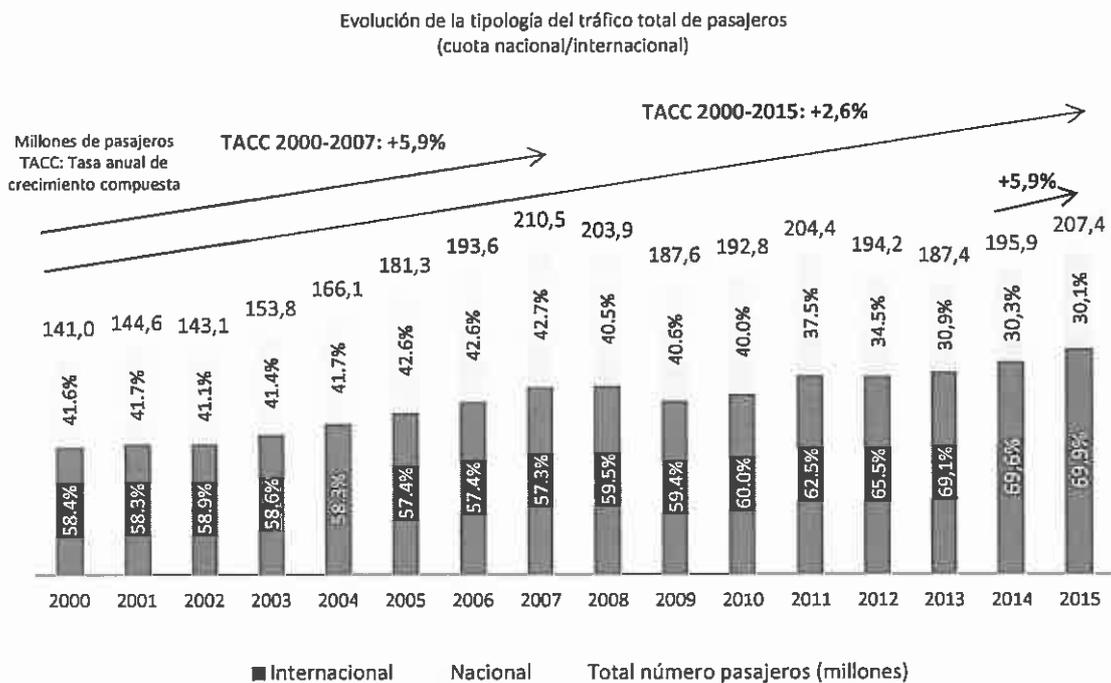
**Grupo III:** formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

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

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

## 2.5 Tipología del tráfico

Durante el periodo de crisis económica, el tráfico internacional ha tenido un comportamiento mejor que el tráfico doméstico, debido a la vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial. En 2015 esta tendencia ha cambiado con un crecimiento del tráfico nacional (+6,1%) ligeramente superior al crecimiento del tráfico internacional (+5,9%), como consecuencia principalmente de la reactivación de la economía española.



El tráfico internacional, mejora la tendencia positiva registrada en 2013 (+2,1%) y en 2014 (+5,7%), habiendo crecido durante 2015 un +5,9%, por efecto de la recuperación económica en los países emisores de turistas y la inestabilidad política en algunos destinos turísticos alternativos que ha atraído más turistas hacia España, impulsando el crecimiento del tráfico aéreo en la red de Aena.

En cuanto al tráfico nacional, se consolida la recuperación iniciada en 2014 (+2%), ya que durante 2015 ha crecido un +6,1% hasta alcanzar los 62,1 millones de pasajeros nacionales (frente a los descensos registrados tanto en 2012 como en 2013), a pesar del todavía difícil entorno económico y de la competencia del tren de alta velocidad.

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

Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, cabe destacar el aumento del tráfico con América Latina (+10,1% vs 2014) y con Oriente Medio (+23,5%), si bien las cuotas de tráfico se mantienen prácticamente estables respecto a 2014.

A

Distribución del tráfico total de pasajeros por áreas geográficas

Región	Pasajeros 2015	Pasajeros 2014	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2015	2014
Europa <sup>1</sup>	129.079.165	122.602.927	5,3%	6.480.282	62,2%	62,6%
España	62.497.142	58.937.965	6,0%	3.564.435	30,1%	30,1%
América Latina y Caribe	6.141.010	5.579.738	10,1%	561.709	3,0%	2,8%
Norteamérica <sup>2</sup>	4.195.162	3.835.555	9,4%	359.427	2,0%	2,0%
África	2.716.880	2.566.538	5,9%	143.115	1,3%	1,3%
Oriente medio	2.416.054	1.957.100	23,5%	458.967	1,2%	1,0%
Asia-Pacífico	368.728	383.776	-3,9%	-15.072	0,2%	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>207.414.141</b>	<b>195.863.599</b>	<b>5,9%</b>	<b>11.552.863</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>1</sup> Excluye España

<sup>2</sup> Incluye EEUU y Canadá

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, un 50,0% son compañías de bajo coste (49,1% en 2014) y el restante 50,0% corresponde a compañías tradicionales (50,9% en 2014).

Las principales aerolíneas clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express y British Airways) con una cuota del 25,9% del total de tráfico de pasajeros en 2015 (24,7% en 2014) y, por otro, Ryanair con una cuota del 17,0% (16,2% en 2014).

Distribución del tráfico total de pasajeros por compañías aéreas

Compañía	Pasajeros 2015	Pasajeros 2014	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2015	2014
Ryanair	35.161.301	31.702.929	10,9%	3.458.372	17,0	16,2
Vueling	29.573.818	26.916.956	9,9%	2.656.862	14,3	13,7
Air Europa	15.586.043	14.855.898	4,9%	730.145	7,5	7,6
Iberia	15.035.115	13.367.644	12,5%	1.667.471	7,2	6,8
Easyjet Airline Co. Ltd.	11.023.407	10.682.075	3,2%	341.332	5,3	5,5
Air Berlin	8.817.387	9.517.608	-7,4%	-700.221	4,3	4,9
Air Nostrum	7.166.273	6.651.973	7,7%	514.300	3,5	3,4
Iberia Express	6.823.752	6.131.408	11,3%	692.344	3,3	3,1
Norwegian Air Shuttle A.S.	4.588.026	4.693.661	-2,3%	-105.635	2,2	2,4
Thomson Airways	4.297.599	4.182.268	2,8%	115.33	2,1	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>207.414.141</b>	<b>195.863.599</b>	<b>5,9%</b>	<b>11.550.542</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Total Pasajeros Bajo Coste*</b>	<b>103.780.114</b>	<b>96.218.160</b>	<b>7,9%</b>	<b>7.561.954</b>	<b>50,0</b>	<b>49,1</b>

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

## 2.6 Detalle del tráfico de los principales aeropuertos de la red

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

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

Aeropuertos y grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2015/2014	Cuota s/Total	Miles	Variación 2015/2014	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2015/2014	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	46,8	11,9%	22,6%	367	7,0%	19,3%	381.069	3,8%	53,3%
Barcelona-El Prat	39,7	5,7%	19,1%	289	1,8%	15,2%	117.219	14,1%	16,4%
Palma De Mallorca	23,7	2,7%	11,4%	178	3,3%	9,4%	11.374	-0,8%	1,6%
Total Grupo Canarias	35,9	3,0%	17,3%	323	-0,6%	17,0%	37.838	-7,5%	5,3%
Total Grupo I	49,7	5,1%	24,0%	445	4,2%	23,4%	32.102	7,6%	4,5%
Total Grupo II	10,4	2,9%	5,0%	160	1,7%	8,4%	88.823	-0,3%	12,4%
Total Grupo III	1,1	0,8%	0,5%	141	13,4%	7,4%	46.587	10,0%	6,5%
<b>TOTAL</b>	<b>207,4</b>	<b>5,9%</b>	<b>100%</b>	<b>1.903</b>	<b>3,8%</b>	<b>100%</b>	<b>715.011</b>	<b>4,6%</b>	<b>100%</b>

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga. Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, sus datos de tráfico vuelven a ser positivos. En 2015, el número de pasajeros ha aumentado +11,9% respecto al año anterior (+14,1% en el tráfico internacional y +6,9% en el nacional).

En cuanto a las operaciones, este aeropuerto ha operado en 2015 un total de 366.605 movimientos, un 7,0% más que en el año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento de +3,8% hasta las 381.069 toneladas transportadas.

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un +5,7% respecto al 2014 (+6,7% en el tráfico internacional y +3,2% en el nacional), hasta alcanzar 39,7 millones. Se han registrado 288.878 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del +1,8% con respecto al 2014, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía de +14,1%, hasta 117.219 toneladas.

El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado un tráfico de 23,7 millones de pasajeros (+2,7%), manteniendo prácticamente estable su cuota de tráfico de pasajeros respecto al total de la red. El tráfico internacional superó los 18 millones (+0,6%) y el nacional 5,6 millones, con un significativo incremento del 10,3%.

Respecto al Grupo Canarias, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 35,9 millones (+3,0% respecto a 2014), de los cuales 11,9 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (+5,5% respecto a 2014) y 23,5 millones de vuelos internacionales (+2,1%).

El conjunto de los 8 aeropuertos del Grupo I, creció +5,1% durante el 2015, hasta los 49,7 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Sevilla (+10,9%), Valencia (+9,9%) y Menorca (+8,9%) que se vio parcialmente compensado el fuerte descenso en el tráfico en el aeropuerto de Girona (-17,8%).

Los 11 aeropuertos del Grupo II han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del +2,9% durante el 2015 que se ha situado en un total de 10,4 millones de pasajeros. Estos datos suponen la recuperación del tráfico, tras las caídas experimentadas tanto en 2014 (-1,7%) como en 2013 (-9,1%). En este grupo, cabe destacar el comportamiento bastante dispar entre los diferentes aeropuertos que lo integran. El aeropuerto de Zaragoza, mantiene su posición como tercer operador de carga de la red, con 85.741 toneladas.

Por su parte, los aeropuertos del Grupo III, los de menor volumen de tráfico, han registrado 1.078.643 pasajeros durante el 2015, lo que supone un incremento del +0,8% respecto al año anterior. Es importante destacar el significativo incremento respecto a 2014 registrado en este grupo de aeropuertos tanto en el número de aeronaves (+13,4%) como en el volumen de carga (10,0%) motivado éste último por el crecimiento experimentado en el aeropuerto de Vitoria, especializado en manipulación de mercancía, que registró 46.371 toneladas (+10,0%).

Durante el año 2015 se han establecido 297 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 Barcelona-El Prat (42 nuevas rutas), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (36), Palma de Mallorca (35), Grupo I (97), Canarias (63), y Grupo II (24). Se consideran rutas nuevas todas aquellas que tuvieron menos de 1.000 pasajeros en 2014 y han superado en 2015 los 5.000 pasajeros.

Destaca la apertura de 5 nuevas rutas regulares de largo radio, una desde Barcelona con Sao Paulo - TAM y 4 desde el Aeropuertos AS Madrid Barajas con Abu Dhabi - Ethiad, La Habana, Cali y Medellín con Iberia. Por compañías aéreas

destacan la número de nuevas rutas de Vueling (55 nuevas rutas), seguida Ryanair (30), Iberia + Iberia Express (27) y Norwegian (25).

### 3. BASES DE CRECIMIENTO

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

#### 3.1 Eficiencia en la gestión

Desde 2012, Aena ha desarrollado un ambicioso plan de reducción de gastos, así como medidas para la mejora de la eficiencia operativa y de la productividad que ya han dado sus frutos.

Este esfuerzo en materia de contención de gastos, en un contexto de fuerte crecimiento del tráfico aéreo, se refleja en un incremento de tan sólo 44,9 millones de euros en los gastos operativos de 2015 respecto a 2014, lo que supone un incremento del 3,6%, absorbiendo por tanto el incremento del tráfico sin perjudicar estos ratios de eficiencia.

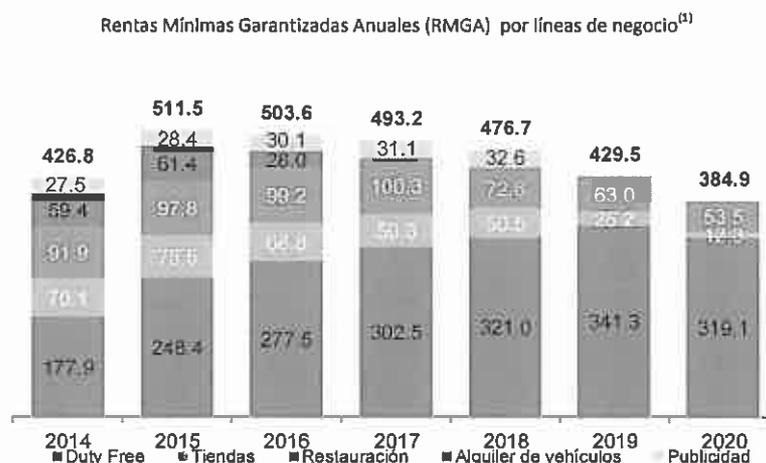
Evolución de los gastos corrientes				
(Millones de euros)	2015	2014	Variación	% Var
Aprovisionamientos	182,8	181,9	1,0	0,5%
Gastos de personal <sup>(1)</sup>	345,9	336,5	9,4	2,8%
Otros gastos de explotación	775,1	740,6	34,5	4,7%
<b>Total gastos corrientes</b>	<b>1.303,8</b>	<b>1.258,9</b>	<b>44,9</b>	<b>3,6%</b>

<sup>(1)</sup> Excluida la reversión por el exceso de la provisión asociada al Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-1,2 millones de euros en 2014 y -24,2 millones de euros en 2015)

#### 3.2 Crecimiento de los ingresos

##### 3.2.1 Ingresos comerciales y fuera del terminal

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:



(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 2015, los ingresos comerciales ordinarios (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 911,8 millones de euros, un incremento de +15,1% respecto a 2014.

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.
- La ampliación y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. El número de locales comerciales (tiendas, locales destinados a la restauración y otras explotaciones comerciales) en la red de Aena se incrementó en más de un 7% en el año 2014, alcanzando más de 900 locales.
- La consolidación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, tanto en restauración, como en tiendas. En concreto: (i) en restauración están presentes marcas adaptadas a los perfiles de usuarios, que abarcan diversidad de conceptos y locales: étnicos, comida rápida, y restaurantes galardonados con estrellas Michelin, (ii) la nueva estrategia en la línea de tiendas está enfocada a una importante remodelación de los espacios comerciales, incluyendo la incorporación de nuevas marcas de prestigio y la creación de una nueva línea de negocio de lujo, dirigida a potenciar las ventas de los segmentos de gama alta en moda y complementos. Las tiendas de lujo recientemente incorporadas, ofrecen a los pasajeros de Aena más de 40 marcas nacionales e internacionales.
- La potenciación de las salas VIP de los aeropuertos, basada en una estrategia de promoción, remodelación y mejora de las salas.
- El impulso de un modelo de negocio de gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red, que incluye la mejora de la gestión de precios y la promoción.

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.

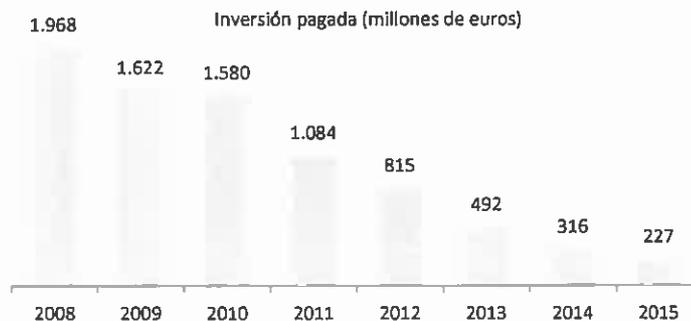
### 3.2.2 Marco legal vigente de tarifas aeroportuarias

En aplicación de la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, la subida media de las tarifas ha sido de un 0% desde marzo de 2015, manteniéndose por lo tanto congeladas respecto a las tarifas de 2014. En el apartado "10. Perspectivas para 2016" del presente informe, se desarrolla en mayor detalle la evolución de las tarifas para 2016 y ejercicios siguientes.

### 3.3 Adecuación de las inversiones

Aena ha realizado en la última década un importante esfuerzo inversor que ha situado a sus aeropuertos entre los más modernos y competitivos del mundo, con unas infraestructuras de primer nivel y con un elevado potencial de crecimiento.

Al cierre del año 2015 la inversión pagada ha ascendido a 227,2 millones de euros:



En 2015 las inversiones más significativas son las siguientes:

### Terrenos y construcciones

Trabajos relacionados con el Plan de Aislamiento acústico de los aeropuertos de Tenerife Norte y Madrid, por la ampliación de la pista de A Coruña, el recerido de la pista de vuelo 36L/18R del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el acondicionamiento del acceso sur del aeropuerto de Málaga y los trabajos realizados en calles de rodaje, pista y plataforma en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Las inversiones más significativas en edificaciones en curso son las relacionadas con la remodelación y adecuación de cinco salas VIP de las terminales 1, 2 y 3, y la adecuación de la zona de embarque de tráfico regional de la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas; el suministro e instalación de una nueva isleta de mostradores de facturación, y remodelación de las pasarelas de embarque de pasajeros de la T2 en el aeropuerto de Barcelona; y los trabajos en el nuevo edificio del servicio de extinción de incendios del aeropuerto de Ibiza.

En obra terminada y puesta en funcionamiento lo más representativo ha sido la nueva terminal (dique sur) del aeropuerto de Gran Canaria, la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y el nuevo grupo de continuidad para el suministro de energía eléctrica del aeropuerto de Barcelona.

### Instalaciones y Otro Inmovilizado

Instalaciones relacionadas con el suministro de carritos portaequipajes de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid, y con obras realizadas en el período como las nuevas pasarelas de embarque y todos sus elementos auxiliares (sistemas de energía y climatización para aeronaves, sistemas de visualización de guías de atraque, etc) de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Gran Canaria, los nuevos kioscos, impresoras y lectores de tarjetas de embarque del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y las actuaciones relacionadas con el sistema de ayudas al aterrizaje del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Respecto a las instalaciones en curso, mencionar los trabajos que se están llevando a cabo para las nuevas pasarelas y equipos de asistencia a las aeronaves del aeropuerto de Málaga, la renovación de la red de radioenlaces y radio ayudas y el nuevo balizamiento de la calle de rodaje C7 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas; y la ampliación del anillo de climatización y remodelación de las pasarelas del aeropuerto de Palma de Mallorca

En otras instalaciones cabe destacar los nuevos equipos detectores de trazas de explosivos instalados en todos los aeropuertos de la red y los trabajos en el sistema eléctrico de las pistas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Palma de Mallorca.

Asimismo, en otras instalaciones en curso, lo más significativo es la renovación de la red WiFi del aeropuerto de Barcelona y la nueva acometida de combustible del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

### Inmovilizado en curso

En 2015 las principales obras que se encuentran en curso son las obras relativas a la nueva acometida de combustible del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, nueva central eléctrica de Asturias, la adecuación de las zonas no terminadas del aeropuerto de Santiago, actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza, ampliación red multiservicio en la ampliación del edificio terminal de Gran Canaria, suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencias a aeronaves en la T2 de Málaga, ampliación del edificio terminal de Reus y actuaciones necesarias para la certificación del aeropuerto de Vigo.

#### **3.3.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación**

Las inversiones realizadas hasta la fecha han dotado a los aeropuertos de unas infraestructuras de calidad de las que se pretende obtener un buen rendimiento, incrementando sus niveles de actividad y ocupación.

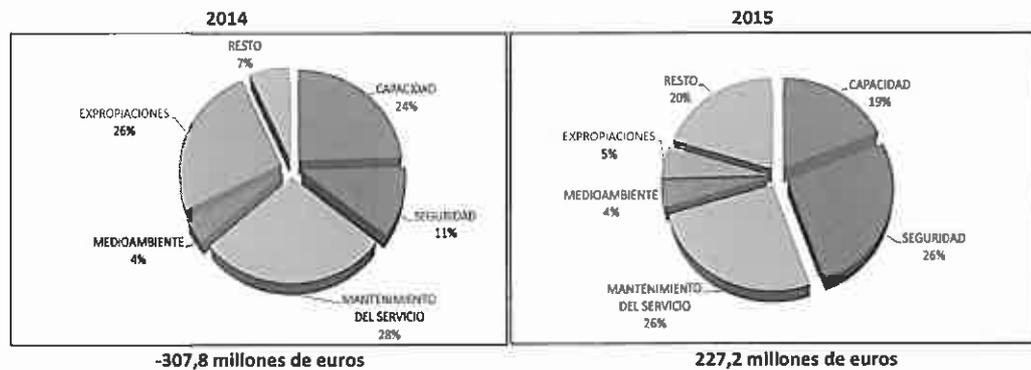
Por lo anteriormente expuesto, el presupuesto de inversiones del año 2015 se orientó a rentabilizar y optimizar las instalaciones actuales y al mantenimiento de las mismas, así como a la seguridad en sus dos vertientes, la operativa y la de personas e instalaciones. Todo ello a través de una planificación realista y eficiente capaz de identificar los proyectos verdaderamente viables y rentables, sin descuidar la calidad y el medio ambiente y sirviendo de apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales.

El total de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles en el año 2015 (según criterio de pago) ha ascendido a 227,2 millones de euros, cifra que supone una disminución del 26,2% respecto a 2014. Esta reducción se

enmarca en el esfuerzo mantenido para racionalizar las inversiones que la Compañía viene realizando en los últimos años, acometiendo las inversiones necesarias para el mantenimiento y mejora de la calidad del servicio.

Por otro lado, si no se tienen en cuenta los pagos por las expropiaciones, la ejecución en el año 2015 asciende a 215,2 millones de euros, lo que supondría tan sólo un descenso del 5,6% respecto de la ejecución del 2014 sin expropiaciones, que fue de 228,1 millones de euros.

Por conceptos:



- El porcentaje de inversión destinada a la mejora de las instalaciones (Mantenimiento del servicio) ha disminuido ligeramente del 28% en 2014 al 26% en 2015 (58,1 millones de euros), destacando como actuaciones más relevantes el "Suministro e instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves en varios aeropuertos" y las "Actuaciones en la calle de rodadura de conexión entre pistas de Palma de Mallorca".
- Las inversiones efectuadas en 2015 en el ámbito de la Seguridad suponen el 26% del total de la inversión de Aena (frente al 11% del total en el año 2014). En lo relativo a la seguridad de personas e instalaciones destaca el "Suministro en estado operativo de equipos detectores de trazas (ETD)" para varios aeropuertos de la red, y respecto a la seguridad operacional cabe destacar la "Regeneración de los pavimentos de la pista 18R-36L" del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el "Suministro de vehículos autoextintores" para varios aeropuertos.
- Las inversiones en Capacidad efectuadas en 2015, ascienden a 42,5 millones de euros, lo que supone el 19% del total de la inversión de Aena (frente al 24% del total en el año 2014). Dentro de este capítulo de inversiones, destacan como proyectos de inversión más significativos las actuaciones de: "Ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña" y el "Suministro e instalación de la isleta de facturación nº 6 en el Terminal T1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat". También cabe destacar las "Actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza", encuadrada en este epígrafe porque permitirá realizar operaciones en condiciones de visibilidad adversas, en las que ahora no es posible hacerlo.
- En cuanto a Expropiaciones (excluyendo intereses de demora) en 2015, se han pagado 12 millones de euros (un 5% del total). Este descenso se debe al menor pago de sentencias correspondientes a expropiaciones realizadas anteriormente. Los pagos por sentencias más importantes corresponden a las expropiaciones de los terrenos que se expropiaron para el desarrollo del Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y a las expropiaciones de terrenos para la regularización del aeropuerto de Vigo.
- En el ámbito del Medio Ambiente, se han invertido 9,8 millones de euros (el 4% del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en las actuaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico) en varios aeropuertos.
- Dentro de las inversiones clasificadas como "Resto", se incluyen las inversiones destinadas a la tecnología de la información y las comunicaciones, entre ellas cabe destacar el "Equipamiento de redes de comunicaciones" y los "Servidores y redes de almacenamiento". También se encuentran las encaminadas a mejorar los ingresos comerciales, donde destaca la "Adecuación parcelas y viales en zona de Rejas" y la "Remodelación y adecuación de 5 Salas VIP" ambas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid/Barajas.

#### Actividades de I+D+i

El esfuerzo en I+D+i de Aena en 2015 se ha orientado fundamentalmente al desarrollo e implantación de proyectos de desarrollo en el ámbito de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), en especial en el ámbito de la gestión como son los sistemas de información empresarial y los de apoyo a las operaciones aeroportuarias: Airport

Collaborative Decision Making (A-CDM). También se ha invertido en proyectos de I+D+i orientados a la Seguridad Aeroportuaria, como son la instalación de Equipos de Inspección de Líquidos, Aerosoles y Geles (LAG) en varios aeropuertos y a la mejora de la Planificación Aeroportuaria, como es el desarrollo de la oficina de previsiones de tráfico de Aena y de la aplicación "Pista".

En la promoción de la creatividad y la aportación de ideas innovadoras, se ha estado desarrollado un nuevo apartado en la intranet corporativa que permitirá el lanzamiento de retos empresariales para que todos los empleados puedan aportar sus ideas innovadoras para aprovechar la experiencia y el conocimiento interno con el objeto la modernización e innovación de nuestros procesos, productos y servicios.

#### 4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

##### 4.1 Cuenta de resultados

Los ingresos totales de Aena aumentaron hasta 3.311,1 millones de euros en 2015, un 6,1% superiores a los obtenidos en 2014. Los ingresos ordinarios aumentaron hasta 3.244,8 millones de euros en 2015, un 7,0% respecto al ejercicio 2014. El incremento de 211,3 millones de euros se debe fundamentalmente a:

- El impacto positivo que han tenido sobre los ingresos aeroportuarios (un incremento en el Ingreso ordinario aeronáutico de 91,4 millones de euros que representan un crecimiento del +4,1%) por un lado, la mejoría del tráfico, con un crecimiento de las operaciones del 3,8% y de los pasajeros del 5,9%, y por otro, en menor medida, la nueva tarifa de meteorología aplicada desde el mes de marzo de 2014 que supone 1,7 millones de euros. Esta variación positiva de los ingresos, se ha visto minorada por las medidas de Incentivación del tráfico aprobadas que se han devengado en el período:
  - Por crecimiento de pasajeros tanto en rutas como en aeropuertos por un importe de 44,2 millones de euros en 2015 (frente a 25,1 millones de euros en 2014).
  - La bonificación de la tarifa de pasajero en conexión ha sido de 59,0 millones de euros en 2015 (frente a 41,2 millones de euros en 2014), como consecuencia del incremento del porcentaje de bonificación (del 30% en 2014 al 35% en 2015) y del incremento del número de pasajeros en conexión (8,3 millones de pasajeros en 2015 frente a 7,0 millones en 2014).

Otros factores que han minorado los ingresos aeroportuarios han sido; la desaparición de la tasa de mercancías desde el 6 de julio de 2014 (-4,6 millones de euros), la eliminación de los Acuerdos de Servicio entre Aena y Enaire (-3,3 millones de euros) y la penalización por ruido en los aterrizajes (-2,3 millones de euros).

- 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 119,9 millones de euros (+15,1%). En sentido negativo, hay que destacar el descenso de los ingresos de las actividades inmobiliarias por importe de 0,7 millones de euros (-1,2% respecto a 2014), como consecuencia de bajas de contratos de almacenes y hangares.
- Otros ingresos de explotación disminuyen 21,9 millones de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2014 (un 24,9%), debido principalmente a la reversión en 2014 por exceso de provisiones dotadas en años anteriores por importe de 21,5 millones de euros (12,7 millones correspondientes a otras responsabilidades y 8,8 a impuestos), así como por la reducción en la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero (-0,9 millones de euros) de Fondos FEDER. En 2015 los cobros correspondientes dichas subvenciones ascendieron a 22,3 millones de euros, frente a 78,9 millones de euros en 2014.

Los gastos operativos se mantienen prácticamente estables (+0,75 millones de euros) como consecuencia de las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores que han dado lugar a una contención de los mismos y de la liberación de las provisiones del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (24,2 millones de euros en 2015 y 1,2 millones de euros en 2014). Eliminando el efecto de esta liberación de provisiones, los gastos operativos se incrementan tan sólo un 1,1% (+23,7 millones de euros) en 2015 frente a 2014. A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- Los aprovisionamientos, se han incrementado ligeramente (+0,5%), lo que supone casi un millón de euros más que en 2014 (182,8 millones de euros en 2015 frente a 181,9 millones de euros en 2014). Este incremento se debe principalmente al nuevo convenio con la Agencia Estatal de Meteorología que ha supuesto un incremento de 1,7 millones de euros y de mayores compras y repuestos de Navegación Aérea (+0,5 millones de euros). Estos mayores

costes se han compensado con las disminuciones en el gasto del convenio con el Ministerio de Defensa (-1,2 millones de euros) y el acuerdo de prestación de servicios de Navegación Aérea (-0,3 millones de euros).

- Los gastos de personal, se reducen un 4,1% pasando de 335,3 millones de euros en 2014 a 321,7 millones de euros en 2015 (-13,6 millones de euros) por la liberación de las provisiones del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (24,2 millones de euros en 2015 y 1,2 millones de euros en 2014). Eliminando este efecto, los gastos de personal crecen un 2,8% (+9,4 millones de euros), como consecuencia de la contabilización del pago asociado al 50% de la paga extra pendiente de abono de 2012 (+7,8 millones de euros) y por el traspaso de personal de Enaire a Aena a partir de julio de 2014 (+1,7 millones de euros).
- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido el incremento más significativo, un 4,7% (+34,5 millones de euros) hasta los 775,1 millones de euros. La variación de esta partida se debe al incremento del gasto en seguridad (+15,0 millones de euros) debido a la nueva normativa de inspección de equipaje de mano, y a la variación en el movimiento de provisiones por insolvencias de clientes (+11,5 millones de euros en 2014), incremento en los gastos de mantenimiento en 2015 (+9,1 millones de euros) y mayor gasto por servicios profesionales (+3,2 millones de euros). Este mayor gasto se ha visto compensado en parte por la reducción en las partidas de energía eléctrica (-3,7 millones de euros) y otros servicios externos (-2,6 millones de euros).
- La amortización del inmovilizado supone 786,7 millones de euros y se ha reducido respecto al 2014 en 14,6 millones de euros (+-1,8%) debido a la finalización de la vida útil de algunos activos y al descenso del volumen de inversión.
- El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 1,8 millones de euros y se reduce en 6,5 millones respecto a 2014 (-78,0%), debido principalmente al deterioro en 2014 de valor de terrenos sin previsión de explotación en los próximos años en los aeropuertos de Barcelona y Valencia, que ha sido parcialmente compensado por la venta de inmovilizado que ha sido objeto de renovación.
- 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 1.855,7 millones de euros en 2014 a 2.029,7 millones de euros en 2015, lo que supone un incremento del 9,4%.

El EBITDA ajustado ha alcanzado los 2.007,4 millones de euros (+7,8%, +144,5 millones de euros), lo que implica un margen del 60,6%.

Por su parte, el Resultado financiero neto ha ascendido a 212,0 millones de euros, una reducción del gasto de 191,0 millones de euros respecto a 2014 (-47,4%). Destaca la dotación en septiembre de 2014 de 159,9 millones de euros por las reclamaciones de propietarios de fincas expropiadas para la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas y que solicitan su retasación, así como la disminución de los gastos financieros por importe de 20,2 millones de euros, que combina por una parte, la disminución de los gastos asociados a la deuda por la reducción de la deuda media en 793,9 millones de euros y la bajada del tipo medio en 0,034% anual (incluyendo préstamos y derivados) y el incremento del coste del derivado. El resto de la variación se debe a actualizaciones de intereses de demora de expropiaciones y procesos judiciales abiertos relativos a obras.

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 spread medio sobre Euríbor a 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379%. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780%. El objetivo de esta operación ha sido:

- Adecuar la estructura de deuda a tipo fijo/tipo variable a 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.

En cuanto al Impuesto sobre beneficios, el gasto resultante se ha situado en 219,3 millones de euros en 2015, un aumento del gasto de 19,9 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del incremento en el resultado obtenido. Sin embargo, si se tiene en cuenta la tasa fiscal efectiva en 2015, ésta ha resultado de tan sólo un 21%, mientras que en 2014 fue de un 31%. Éste resultado se ha obtenido por las deducciones por activación de inversiones en los aeropuertos canarios, la reducción por la aplicación de la reserva de capitalización, y por la activación de un crédito fiscal asociado a la bajada del tipo impositivo del 30% al 28% (impacto de 21,0 millones de euros), así como a la propia bajada del tipo.

La aplicación de la reserva de capitalización implica la dotación de una reserva indisponible de 42,4 millones de euros hasta 2020, así como el mantenimiento del incremento de Fondos Propios de 2015 hasta la misma fecha.

El **Resultado neto del ejercicio asciende a 811,7 millones de euros**, 359,5 millones de euros superior al alcanzado en 2014 (452,2 millones de euros)

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

##### Activo neto y estructura de capital

Por lo que respecta al inmovilizado no financiero, se reduce principalmente por el efecto de las dotaciones a la amortización, por importe de 786,3 millones de euros, que ha sido parcialmente compensado por los 264,3 millones de euros de las altas.

A su vez, el aumento del activo corriente procede de la mejora de generación de caja de la Compañía y del menor nivel de inversiones, que se ve reflejado en una tesorería a cierre del año de 510,8 millones de euros en el saldo del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo". En sentido opuesto, han influido la aplicación de créditos impositivos por deducciones del Impuesto de Sociedades por importe de 112,0 millones de euros y el cobro de 22,3 millones de euros de créditos por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad.

La mejora en la generación de flujos de explotación y el ahorro en costes, han contribuido a una mejora del fondo de manobra, habitualmente negativo de la Compañía por su operativa y financiación, desde -1.006,1 millones de euros en 201 hasta -712,3 millones de euros al cierre de 2015.

El patrimonio neto ha crecido significativamente como consecuencia de los resultados del periodo cerrado a 31 de diciembre de 2015 (+732,6 millones de euros).

El pasivo no corriente ha disminuido por la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE por un total de 1.080,1 millones de euros y como consecuencia del incremento en 2014 de las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo en 874,0 millones de euros, debido principalmente a la dotación por contenciosos expropiatorios y por la disposición en 2014 de nueva deuda por importe de 150 millones de euros.

El descenso en el pasivo corriente se debe a la mejora en los periodos medios de pago y a los ahorros en costes y en inversiones mencionados anteriormente.

La deuda financiera neta contable de Aena (calculada como deuda financiera corriente más deuda financiera no corriente menos efectivo y equivalentes al efectivo) se sitúa a 31 de diciembre de 2015 en 9.063,8 millones de euros, frente a los 10.413,1 millones de euros registrados en 2014.

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 9.103 millones de euros al 31 de diciembre de 2015 frente a 10.382 millones de euros al 31 de diciembre de 2014. La caída se ha debido al efecto agregado de la mejora del EBITDA y de la amortización de la deuda:

Miles de euros	2015	2014
Deuda Financiera Bruta covenants	9.614.211	10.631.562
Efectivo y equivalentes al efectivo	510.784	249.309
<b>Deuda Financiera Neta covenants</b>	<b>9.103.427</b>	<b>10.382.253</b>
<b>Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA<sup>1</sup></b>	<b>4,5x</b>	<b>5,6x</b>

<sup>1</sup> 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

Las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio, las agencias de calificación crediticia Moody's Investors Service y Fitch Rating, asignaron por primera vez calificación crediticia a Aena. La calificación otorgada por Moody's a Aena fue "Baa1 con perspectiva estable", que supone obtener un rating un escalón por encima del que actualmente esta agencia otorga al Reino de España. Por parte de Fitch, la calificación otorgada a Aena fue "BBB+ con perspectiva estable".

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

Miles de euros	2015 (días)
Periodo medio de pago a proveedores	56
Ratio de las operaciones pagadas	59
Ratio de las operaciones pendientes de pago	25

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:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas \* importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago \* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
2. Ratio de las operaciones pagadas =  $\Sigma$  (número de días de pago \* importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.  
Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
3. Ratio de las operaciones pendientes de pago =  $\Sigma$  (número de días pendientes de pago \* Importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes  
Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
4. 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.

	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	882.676
Total pagos pendientes	93.357

El periodo medio de pago a proveedores del ejercicio 2014 ascendía a 69 días. En el ejercicio 2015 se han reducido significativamente 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 a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores y otras causas menores.

#### Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

##### Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	2015	2014	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.523.022	1.332.738	190.284	14,3%
Efectivo neto utilizado en actividades de Inversión	-209.187	-315.158	-105.971	-33,6%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.052.360	-769.021	283.339	36,8%
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>249.309</b>	<b>750</b>	<b>248.559</b>	<b>33.141,2%</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>510.784</b>	<b>249.309</b>	<b>261.475</b>	<b>104,9%</b>

#### 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 2015 (10,7%), hasta 2.013,6 millones de euros, desde los 1.818,2 millones de euros en 2014, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la Compañía que se refleja en la cifra de EBITDA de 2.209,7 millones de euros al cierre de 2015, frente a los 1.855,7 millones de euros de 2014.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en 2015 hasta los 1.523,0 millones de euros, desde los 1.332,7 millones de euros del ejercicio 2014, como consecuencia de lo anterior a pesar además, entre otros, del aumento del impuesto pagado (163 millones de euros en 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 2015 asciende a 209,2 millones de euros, frente a los 315,2 millones de euros del año anterior. El decremento se debe principalmente a la estrategia de racionalización de las inversiones. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero en 2015, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, y pago de expropiaciones, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad.

En conjunto, los Flujos netos de efectivo de las actividades de explotación y de inversión han contribuido a la mejora de la caja generada por los activos en 296,3 millones de euros (1.313,8 millones de euros en 2015 frente a 1.017,6 millones de euros en 2014).

#### **Flujos de efectivo de actividades de financiación**

Los principales flujos de financiación positivos durante 2014 corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 22,3 millones de euros y 13,2 millones de euros correspondientes a fianzas a largo plazo.

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 han aumentado desde 966,5 millones de euros en 2014, a 1.080,1 millones de euros en 2015 por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato.

## **5 ÁREAS DE NEGOCIO**

### **5.1 Ingresos aeronáuticos**

Los Ingresos de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.333,0 millones de euros en 2015, + 4,1% respecto a 2014. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en 2015 y la congelación tarifaria en 2015.

### **5.2 Servicios comerciales**

En 2014, los Ingresos de la actividad comercial aumentaron +17,8% respecto a 2014, hasta los 743,8 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 (tiendas, duty free y restauración). Como se ha comentado anteriormente, 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 (RMG) anuales que establecen un importe mínimo a abonar por el arrendatario, independientemente del nivel de ventas alcanzado.

### **5.3 Servicios fuera del terminal**

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 168,0 millones de euros, un 4,6% por encima de los obtenidos en 2014, como consecuencia del impulso de un modelo de negocio de gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red, que incluye la mejora de la gestión de precios y la promoción.

## 6. RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

### 6.1 Descripción de los principales riesgos operativos

#### 6.1.1 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.

El 22 de diciembre de 2015, Aena envió su propuesta del DORA a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), que es el organismo regulador, proponiendo la congelación tarifaria para el periodo 2017-2021. Esta propuesta se encuentra, en el momento de la redacción de este informe, en el proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que concluirá con la propuesta final que realizará Aena en marzo de 2016. A partir de ese momento, se iniciará un periodo de revisión por parte de la DGAC de la citada propuesta, que finalizará como muy tarde en septiembre de 2016, con la aprobación del DORA para el periodo 2017-2021. Este documento determinará la tarifa máxima por pasajero para los próximos cinco años.

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.

#### 6.1.2 Riesgos de explotación

La actividad de Aena, S.A. está directamente relacionado 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).
- 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 su mayor o menor capacidad de gasto.
- En las operaciones de sus aeropuertos, Aena depende de los servicios prestados por terceros, pudiendo tener un impacto en su actividad.

Aena 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. ( ver notas 21 y 28 de las Cuentas Anuales 2015)

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. La identificación y control de riesgos se desarrolla en mayor detalle en el apartado "E. Sistema de Control y Gestión de Riesgos" del Informe Anual de Gobierno Corporativo, que forma parte de este Informe de Gestión.

### 6.2 Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar

los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. En casos muy limitados la Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

#### a) Riesgo de mercado

##### *Riesgo de tipo de cambio*

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

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

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

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

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

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

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2015. El importe total revisado asciende a 2.432.139 miles de euros, de los que 945.372 miles de euros corresponden a préstamos BEI y se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,04% y 1.486.767 miles de euros corresponden a préstamos FMS y DEPFA que han pasado a régimen de tipo de interés variable (Euribor 3 meses+0,11).

Durante el mes de diciembre se han renegotiado préstamos a tipo variable con "spreads" superiores a 1,58% (con un "spread" medio del 4,42%) por un total de 613.239 miles euros, consiguiendo una reducción del "spread" a 0,98%.

La Sociedad gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver nota 15 de las Cuentas Anuales). 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 spread medio sobre Euribor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379%. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780%. El objetivo de esta operación ha sido:

- Adecuar la estructura de deuda a tipo fijo/tipo variable a 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 31 de diciembre de 2015, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 72.217 miles de euros (ver nota 15 de las Cuentas Anuales).

A 31 de diciembre de 2015, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 3.928 miles de euros menor y 3.928 miles de euros mayor, respectivamente (2014: 10.072 miles de euros menor y 10.072 miles de euros mayor, respectivamente). No obstante, el Marco Regulatorio establecido por la

Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A., por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según legislación vigente.

#### **b) Riesgo de crédito**

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

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

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

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

#### **c) Riesgo de liquidez**

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

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2015 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 712.265 miles de euros (2014: 1.006.126 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio de 811.676 miles de euros (2014: 452.169 miles de euros de resultado positivo del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería (ver Nota 15 de las Cuentas Anuales).

Por otra parte, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio, las agencias de calificación crediticia Moody's Investors Service y Fitch Rating, asignaron por primera vez calificación crediticia a Aena. La calificación otorgada por Moody's a Aena fue "Baa1 con perspectiva estable", que supone obtener un rating un escalón por encima del que actualmente esta agencia otorga al Reino de España. Por parte de Fitch, la calificación otorgada a Aena fue "BBB+ con perspectiva estable".

En estas circunstancias, los Administradores de la Sociedad consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

## **7. RECURSOS HUMANOS**

En líneas generales, durante 2015 se han llevado a cabo acciones encaminadas principalmente a la adaptación de la organización al nuevo modelo de gestión de Aena, S.A. (empresa pública cotizada en bolsa).

Los principales aspectos relevantes, se resumen en:

### **7.1 Datos de plantilla**

El número total de trabajadores de Aena asciende a 7.204 empleados a 31 de diciembre de 2015, lo que supone una reducción del 0,2% respecto a la plantilla a 31 de diciembre de 2014 (7.220 empleados). En estas cifras se incluyen los empleados eventuales, que al cierre de 2015 ascendían a 748 (640 en 2014).

En cuanto a los datos de plantilla media, en 2015 fue de 7.196 empleados, frente a 7.256 empleados de plantilla media en 2014. En estas cifras se incluyen los empleados eventuales, que al cierre de 2015 fueron 701 (704 en 2014).

Hay que destacar los buenos resultados obtenidos en términos de productividad en 2015, con una notable mejora del ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 6,1% en 2015 respecto a 2014.

#### **Igualdad**

Del total de empleados de Aena, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

Con fecha 13 de julio de 2015, entró en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo", aprobado por la Comisión Paritaria de Igualdad, 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.

En materia de Igualdad, se continúa con la elaboración de una acción formativa de "Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres", con el fin sensibilizar y facilitar formación en esta materia a toda la plantilla.

#### **7.2 Selección**

El 20 de octubre de 2015 se inició el proceso selectivo para la constitución de nuevas bolsas de candidatos en reserva, con el objeto de cubrir futuras necesidades de contratación de carácter fijo y/o temporal (Niveles D-F) en los distintos centros de trabajo de Aena, recibándose más de 40.000 solicitudes y cuya finalización está prevista durante la primera mitad del 2016.

#### **7.3 Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento**

Con carácter general, se han impulsado acciones que contribuyen a la transformación de la cultura organizativa y a la modernización de la gestión de los recursos humanos de la empresa, incrementando la motivación y el compromiso de los empleados.

Durante 2015 continúa el Programa de Mentoring en Aena, "Líderes desarrollando Líderes" como estrategia de gestión del conocimiento, desarrollo profesional e impulsor del cambio. Se han lanzado la 3ª y 4ª fase del programa, que cuenta con 107 participantes a diciembre de 2015.

Asimismo se ha dado continuidad al "Plan de Emancipación Joven", adscrito al Ministerio de Fomento, teniendo 45 becas para la realización de prácticas durante 2015 y en torno a 80 alumnos.

En 2015, se ha realizado formación relacionada con los Itinerarios de Seguridad Operacional, para dar cumplimiento a los requerimientos de la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea (AESA). Se ha convocado a los Directores de Aeropuerto y a los Ejecutivos de Servicio a todos los cursos que forman parte de su itinerario.

Durante el 2015 se han actualizado los Modelos de Programa de Formación y de Comprobación de la Competencia que han permitido la certificación, en materia de seguridad operacional, de los primeros aeropuertos (Sevilla, Bilbao y Menorca) de acuerdo con el nuevo Reglamento UE 139/2014. Asimismo, se ha facilitado el apoyo al resto de aeropuertos en proceso de certificación o de renovación del certificado, con especial énfasis en los Aeropuertos del Grupo III.

Con motivo de la aprobación del Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, que establece unas pautas comunes de actuación en caso de accidentes de aviación civil, Aena ha impartido formación a las personas designadas como Responsables de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (RAAV), para explicar el protocolo de acción. Dicha formación se ha completado en el segundo semestre, con una edición piloto de formación psicosocial, habilidades de comunicación, autocontrol emocional, gestión del estrés y entrenamiento de estas situaciones para el personal designado como RAAV.

Este año se han diseñado y planificado nuevas iniciativas en materia de comunicación interna y motivación, como los cursos de motivación y de cohesión y alineamiento de equipos.

Se ha llevado a cabo un proceso de detección de necesidades formativas e impartición de formación en ofimática, así como las convocatorias a toda la plantilla de dos nuevos cursos online derivados de exigencias legales: "Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica" y "Concienciación TIC (Tecnologías de la Información y Comunicaciones)".

A finales de 2015, se ha promovido Conecta2, una web que permite disfrutar de las ventajas del consumo colaborativo entre empleados, con el fin de facilitar la interrelación de las personas que forman parte de la organización.

En lo que respecta al número de horas de formación, durante el año 2015, el personal de Aena ha realizado un total de 257.456 horas de formación. Se ha formado a 7.172 empleados, lo que supone que ha recibido formación un 99% de la plantilla.

## 8. CONTRATACIÓN

### 8.1 Contratación general de proveedores

El importe adjudicado por Aena mediante expedientes, ascendió a 660,9 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 87,3% del total (576,9 millones de euros), frente al 12,7% (84,0 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):

<i><u>Inversión centralizada</u></i>	
Obras .....	89,4
Suministros .....	79,2
Asistencias, Consultorías y Servicios.....	18,4
<i><u>Gastos centralizados</u></i>	
Obras .....	1,9
Suministros .....	93,3
Asistencias y Servicios .....	294,7
<i><u>Inversión descentralizada:</u></i>	
Obras .....	36,6
Suministros .....	10,1
Asistencias, Consultorías y Servicios.....	1,4
<i><u>Gastos descentralizados:</u></i>	
Obras .....	13,6
Suministros .....	7,3
Asistencias y Servicios .....	15,0

Por otra parte, el importe adjudicado por Aena mediante contratos menores, durante el año 2015, fue de 25,2 millones de euros.

### 8.2 Contratación comercial de clientes

El volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 28,4 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) En euros	% Importe adjudicación
Agencias de viaje	7	134.232	0,47%
Albergue y mantenimiento de aeronaves	2	148.322	0,52%
Alquiler de vehículos	7	962.614	3,39%
Aparcamiento de vehículos	10	-	0,00%
Arrendamiento de hangares	1	30.174	0,11%
Arrendamiento de terrenos	3	747.854	2,63%
Bares y restaurantes	15	7.395.936	26,02%
Concesiones telecomunicaciones	3	1.302.884	4,58%
FBOS	1	364.472	1,28%
Gasolineras	4	668.867	2,35%
Máquinas	10	4.614.581	16,24%
Otras explotaciones Inmobiliarias	2	232.508	0,82%
Salas VIP	8	1.312.739	4,62%
Servicios comerciales regulados	1	31.044	0,11%
Servicios financieros	19	1.997.144	7,03%
Tiendas en régimen fiscal normal	59	8.475.717	29,82%
<b>TOTAL</b>	<b>152</b>	<b>28.419.088</b>	<b>100,0%</b>

## 9. RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El nuevo modelo de empresa materializado en 2015, establece las políticas y los principios básicos que inspirarán la actuación de Aena en materia de buen gobierno, responsabilidad corporativa y transparencia, cuya tutela corresponde al Consejo de Administración y a los órganos de Dirección de la sociedad.

La Política de Responsabilidad Corporativa de Aena permite unificar y reforzar su identidad, cultura y pautas de conducta, y sirve de herramienta para orientar y guiar sus actuaciones en cuestiones de orden económico, social, ambiental, ético y de transparencia en toda la Compañía. A lo largo del año, se ha mantenido la línea de trabajo sobre la base de los resultados alcanzados en ejercicios precedentes, destacando:

- Reporte de la estrategia de Responsabilidad Corporativa de Aena través de las herramientas internas y externas de comunicación (memorias anuales, página web, etc.) a través las que se presentan a empleados, clientes, inversores, comunidades con las que interactuamos y a la sociedad en general, el desempeño en sostenibilidad y buen gobierno.
- Contribuir a reforzar el posicionamiento y reputación corporativa de Aena impulsando y desarrollando actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativos a nivel interno a través del Boletín RC mensual, la Revista Aena, etc.
- La participación activa en actividades de benchmarking externo con las principales instituciones de referencia en materia de responsabilidad corporativa, así como la difusión e intercambio de buenas prácticas en sostenibilidad.
- Desarrollo de numerosos proyectos orientados a la mejora de la productividad global de la compañía y, específicamente a la mejora de aspectos clave como 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.

A través del Código de Conducta se define la cultura corporativa, los valores y principios de Aena y se refuerzan las pautas de conducta en la empresa y de las personas incluidas en su ámbito de actuación, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios proveedores y, en general con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional.

### Organización

El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones de la Sociedad se describe con detalle en el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC), que forma parte de este Informe de Gestión, destacando las funciones de la Junta de Accionistas y el Consejo de Administración, como máximos órganos de gobierno de la compañía.

A efectos de la gestión de la Sociedad, es de destacar el funcionamiento y la composición del Comité de Dirección, que bajo la dirección del Consejero Delegado, aglutina a las diferentes Direcciones de primer nivel, favoreciendo el enfoque integrador de los negocios y la estrategia.

#### 9.1 Desempeño económico

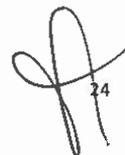
Aena ha continuado trabajando con el objetivo de materializar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria poniendo en valor a Aena como empresa líder mundial, prestadora de servicios de calidad, eficiente y con capacidad para su proyección internacional.

Asimismo, se mantiene la apuesta por la incorporación de criterios de responsabilidad en las relaciones comerciales con terceras partes, fomentando la transparencia y la competencia de mercado. Una oferta comercial variada y de calidad, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y dotando a las instalaciones aeroportuarias de un valor añadido, sigue siendo una máxima en la gestión.

#### 9.2 Desempeño ambiental

Para Aena, como empresa líder en servicios de transporte aéreo, es un factor clave la búsqueda de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la minimización del impacto acústico, así como todo lo relacionado con el impulso de actuaciones que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Todo ello en sintonía con los objetivos estratégicos de la sociedad y su Política Medioambiental y Energética.

En el área de desempeño ambiental, destacar las siguientes actuaciones:



24

- Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Durante el 2015 se ha realizado la insonorización de 420 viviendas y edificios de usos sensibles, alcanzando un total de 19.639 inmuebles aislados acústicamente desde el inicio de la ejecución de los PAA (año 2000).
- Evaluación de impacto ambiental de proyectos e Instrumentos de planificación.
- Evaluaciones acústicas, destacando la incorporación de datos meteorológicos en los Mapas Interactivos de Ruido de los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.
- Evaluaciones y atmosféricas- y renovación de las Certificaciones "Airport Carbon Accreditation" en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Lanzarote.
- 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)
- Desarrollo y evolución del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, que permite el control, y 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.

### 9.3 Desempeño social

El desarrollo de buenas prácticas realizadas durante estos últimos años con el establecimiento de convenios de colaboración con entidades sociales, ha permitido consolidar en el ámbito de nuestros grupos de interés, proyectos solidarios que benefician a colectivos en exclusión social.

Hasta el 31 de diciembre de 2015 cabe destacar las siguientes actuaciones:

#### En el ámbito de la dimensión social interna:

Aena asume una serie de planes de apoyo al empleado que tienen por objetivo impulsar medidas positivas para los trabajadores y su entorno, que mejoren su bienestar laboral y faciliten la conciliación de vida laboral, familiar y personal. Desde este compromiso se desarrollan múltiples actuaciones dirigidas a todo el personal adscrito al I Convenio Colectivo de Aena, independientemente de su tipo de contrato, ocupación o jornada:

- Consolidación del Programa de Atención Integral (servicios de orientación, counselling, derivación a recursos sociales y "protocolos vitales" o servicios en contextos de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, mis padres envejecen y movilidad geográfica).
- Programa de Tratamiento y Prevención de conductas adictivas y Programas de Apoyo Emocional y Educación para la Salud.
- Programa de Ayudas Sociales: se han tramitado y validado más de 10.147 ayudas para los estudios de trabajadores y sus hijos, campamentos de verano, discapacidad, salud; etc.
- Desarrollo de la política de conciliación de la vida familiar y laboral: 645 servicios dentro del Programa de Atención al Empleado (PAE).

#### En el ámbito de la dimensión social externa:

Aena mantiene su apuesta por la integración de los valores de la sostenibilidad en su gestión empresarial y en la relación con sus grupos de interés, adaptando sus estrategias de negocio a favor de la promoción de mejoras para las comunidades con las que interactúa y la sociedad en general, y especialmente a los colectivos más desfavorecidos.

- Servicio de Atención a Personas con Movilidad Reducida (PMR). A lo largo del año se han efectuado más de 1,2 millones de asistencias, manteniendo los niveles más altos de calidad. Aena mantiene desde marzo de 2005 un convenio de colaboración con CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), para realizar labores de asesoramiento relacionadas con la accesibilidad y asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida en el ámbito del transporte aéreo y muy particularmente en el de los aeropuertos.
- Celebración de Jornadas Solidarias y Culturales en los centros de trabajo de Aena, que ofrecen la posibilidad de que centros especiales de empleo o entidades que promueven la venta de comercio justo, se acerquen a nuestras oficinas a vender regalos solidarios y sensibilizar a los empleados sobre sus objetivos y proyectos.
- Potenciación del Proyecto "Espacios Solidarios", con su implantación en trece aeropuertos de la red, y el desarrollo de campañas de sensibilización de grandes entidades como Unicef, Intermon-Oxfam y Aldeas Infantiles.
- Por quinto año consecutivo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se organizó una nueva edición del Evento Solidario, escaparate de la realidad social, en el que han participado asociaciones que trabajan para la inserción de personas con discapacidad, o entidades enfocadas a la promoción del comercio justo, el apoyo a la infancia, al medio ambiente, etc.

- Desde 2014 la organización está adherida a “Red de empresas por una sociedad libre de violencia de género”, Ministerio de Sanidad Asuntos Sociales e Igualdad, ofreciendo sus instalaciones para la difusión de las campañas contra la violencia de género.

#### 9.4 Alianzas

En materia de Responsabilidad Corporativa, Aena trabaja para estar alineada con el resto de empresas, e incluso si es posible situarse en la vanguardia. Con el objetivo de intercambiar y difundir buenas prácticas en sostenibilidad, a la vez que contribuir a dar a conocer productos y servicios, en 2015 mantiene el marco de la colaboración con algunas de las asociaciones y entidades más representativas en la materia, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad o la Asociación Española para la Calidad (AEC), a las que están asociadas grandes corporaciones públicas y privadas del país. Asimismo, se mantiene la línea de colaboración con representantes del sector para la promoción de la educación, el medio ambiente, la ciencia, la formación de empleados, la promoción de la cultura, el deporte, la solidaridad, etc.

### 10. PERSPECTIVAS PARA 2016

La evolución del tráfico aéreo en los aeropuertos españoles depende de tres factores fundamentales: la evolución de nuestra economía, la evolución de las economías británica, alemana, italiana y francesa, (principales mercados de origen/ destino) y la marcha de la actividad turística, dada la fuerte vinculación entre el transporte aéreo y el turismo en España (cuatro de cada cinco turistas internacionales entran y salen por vía aérea).

En este contexto, existen unas previsiones de crecimiento positivas, pero que no están exentas de la influencia de importantes factores de riesgo relacionados con la actividad económica y su mayor o menor impacto en el turismo, tales como la evolución de las economías de los países de nuestro entorno, principales emisores, y su influencia en la llegada de turistas internacionales, la ocurrencia de acontecimientos imprevisibles e incontrolables, la elevada competencia del tren de alta velocidad en algunos corredores aéreos, la volatilidad de las rutas operadas por compañías de bajo coste que cada vez tienen un peso más preponderante en los aeropuertos de la red, el incremento del precio del petróleo, posibles cambios normativos, etc.

Los datos de tráfico a enero de 2016 confirman la tendencia de crecimiento en el número de pasajeros, con un incremento del 12,3% para el conjunto de la red de aeropuertos de Aena en España, con un crecimiento del 13,9% del tráfico doméstico y un 11,6% del tráfico internacional.

En relación con el marco regulatorio, con fecha 23 de julio de 2015 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), aprobó la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2016 (con efectos 1 de marzo de 2016, se reducen las tarifas del negocio regulado en un 1,9% respecto a las del año 2015) y se establecían las medidas a adoptar en futuros procedimientos de consulta. Esta resolución incorpora los criterios establecidos en el Acuerdo de la CNMC de 23 de abril de 2015:

- 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 este Acuerdo, 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 éstas. Como consecuencia de la aplicación gradual del criterio de doble caja, 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, esto es, a una variación de 27,9 millones.
- En relación con la recuperación del déficit tarifario, la CNMC establece para su cálculo el criterio de “déficit real” frente al criterio de “déficit prospectivo” aplicado en anteriores procesos de supervisión tarifaria.

Aena, S.A., ha interpuesto recurso contencioso-administrativo contra esta resolución ante la Audiencia Nacional, que está pendiente de resolución (ver notas 21 y 28 de las Cuentas Anuales)



Adicionalmente, en lo relativo a la elaboración del Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria (DORA) para el periodo 2017-2021, el 22 de diciembre de 2015, Aena envió su propuesta del DORA a la Dirección General de Aviación Civil (organismo regulador para el citado periodo), proponiendo la congelación tarifaria para el periodo 2017-2021. Esta propuesta se encuentra, en el momento de la redacción de este informe, en el proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas que concluirá con la propuesta final que realizará Aena en marzo de 2016. A partir de ese momento, se iniciará un periodo de revisión por parte de la DGAC de la citada propuesta, que finalizará como muy tarde en septiembre de 2016, con la aprobación del DORA para el periodo 2017-2021.

En lo relativo a los ingresos comerciales, Aena continuará con las medidas encaminadas a su mejora, beneficiándose del régimen de dual till, a través de acciones encaminadas a rentabilizar sus activos comerciales, partiendo de las acciones ya puestas en marcha fruto de los nuevos contratos, de la ampliación y remodelación de los espacios comerciales, la consolidación de marcas reconocidas de primer nivel, tanto nacional como internacional, destacando en 2016 la licitación y adjudicación de los concesionarios de alquiler de vehículos para 39 aeropuertos de la red de Aena. Estas acciones, junto con el comportamiento favorable del tráfico, contribuirán a impulsar los ingresos comerciales, incidiendo positivamente en la rentabilidad de la Compañía.

Finalmente, en relación con las necesidades de inversión, los aeropuertos de la red de Aena en España tienen la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico en los próximos años, por lo que se tratará de acometer inversiones viables con el objeto de obtener rentabilidad y optimización de la capacidad disponible, sin descuidar la seguridad y el medio ambiente.

#### **11. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO**

No ha acaecido, con posterioridad al cierre, ningún hecho que haya afectado a las cuentas anuales, ni a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, ni que sea útil al usuario de las cuentas anuales, distinto de los que se mencionan a continuación:

- Con fecha 10 de febrero de 2016, el Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) ha dictado sentencia, notificada el 12 de febrero de 2016, por la cual desestima el recurso interpuesto por el Gobierno de Canarias contra la desestimación por silencio del requerimiento dirigido a la Administración del Estado para que modificase el Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014 y contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de enero de 2015 por el que se autoriza la enajenación de acciones de AENA,S.A. mediante una oferta pública de venta (OPV) (ver Nota 28 de las Cuentas Anuales).
- El 9 de febrero se publicó en el BOE 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 la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) n.º 575/2013, que adapta el ordenamiento español a los requisitos de Basilea III, estableciendo la ponderación en los balances de las entidades prestamistas de la deuda con entidades del sector público.

Sin perjuicio de que en el contexto de solvencia actual de la Sociedad el impacto de dicha Circular en la estructura de financiación de la misma se estima como no relevante en base a la documentación analizada, habida cuenta de la reciente publicación de la Norma, está en curso por parte de la Sociedad, un análisis concluyente de la misma en relación con los contratos de financiación que podrían verse afectados, y en particular de la Deuda co-acreditada (ver nota 20 de las Cuentas Anuales).

#### **ANEXO: INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO**

Se incluye a continuación el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio de 2015.

## FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2015

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.A. en fecha 23 de febrero 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 las Cuentas Anuales individuales e Informe de Gestión del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente:	D. José Manuel Vargas Gómez	
Consejero:	Dña. María Victoria Marcos Cabero	
Consejero:	Dña. Pilar Arranz Notario	
Consejero:	D. Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero:	Dña. Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero:	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero:	D. José María Araúzo González	
Consejero:	D <sup>a</sup> Pilar Fabregat Romero	
Consejero:	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn	
Consejero:	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero:	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero:	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero:	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero:	D. Amancio López Seijas	
Consejero:	D. José Luis Bonet Ferrer	
Secretario no consejero:	Dña. Matilde García Duarte	