

AENA, S.A. y Sociedades Dependientes

Informe de auditoría, cuentas anuales consolidadas
e informe de gestión consolidado del ejercicio 2015



INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los accionistas de Aena, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes, que comprenden el estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2015, la cuenta de resultados consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas

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

Responsabilidad del auditor

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

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

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

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de la sociedad Aena, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Alejandro García López

23 de febrero de 2016



PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2016 Nº 01/16/00479
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

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

AENA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015.

Índice

	Página
Cuentas anuales consolidadas.....	1
Notas a las cuentas anuales consolidadas.....	7
1 Información general.....	7
2 Resumen de las principales políticas contables.....	10
2.1 Bases de presentación	10
2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	16
2.3 Información financiera por segmentos.....	24
2.4 Transacciones en moneda extranjera.....	24
2.5 Inmovilizado material	25
2.6 Activos Intangibles	26
2.7 Inversiones inmobiliarias	28
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	28
2.9 Costes por intereses.....	30
2.10 Activos financieros.....	30
2.11 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura.....	32
2.12 Existencias.....	32
2.13 Cuentas comerciales a cobrar	33
2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	33
2.15 Capital social.....	33
2.16 Cuentas comerciales a pagar.....	33
2.17 Deuda financiera.....	33
2.18 Impuestos corrientes y diferidos.....	34
2.19 Prestaciones a los empleados.....	35
2.20 Provisiones y pasivos contingentes.....	37
2.21 Reconocimiento de Ingresos.....	38
2.22 Arrendamientos.....	41
2.23 Subvenciones oficiales.....	41
2.24 Acuerdos de concesión de servicios.....	42
2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente.....	42
2.26 Explotaciones conjuntas.....	42
2.27 Comparación de la Información.....	43
3 Gestión de riesgos operativos y financieros.....	43
3.1 Descripción de los principales riesgos operativos	43
3.2 Descripción de los principales riesgos financieros	44
3.3 Gestión del capital.....	48
3.4 Estimación del valor razonable.....	48
4 Estimaciones y juicios contables.....	49
4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes.....	49
4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad.....	51
5 Información financiera por segmentos.....	51
6 Inmovilizado material.....	56
7 Activos intangibles.....	64
8 Inversiones inmobiliarias.....	67
9 Inversiones en asociadas.....	69
10 (a) Instrumentos financieros por categoría.....	71
10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros.....	72
11 Activos financieros disponibles para la venta.....	73
12 Instrumentos financieros derivados.....	74
13 Clientes y cuentas a cobrar.....	77
14 Existencias.....	79
15 Efectivo y equivalentes al efectivo.....	79
16 Capital y prima de emisión.....	80
17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas.....	81
18 Intereses minoritarios y Otras reservas.....	83
19 Proveedores y otras cuentas a pagar.....	85

	Página
20 Deuda financiera.....	87
21 Impuestos diferidos.....	96
22 Prestaciones a los empleados.....	100
23 Provisiones y contingencias.....	107
24 Subvenciones.....	115
25 Compromisos.....	115
26 Otras (pérdidas) / ganancias – netas.....	118
27 Gastos por prestaciones a los empleados.....	118
28 Otros ingresos de explotación.....	119
29 Otros gastos de explotación.....	119
30 Ingresos y gastos financieros.....	120
31 Impuesto sobre las ganancias.....	121
32 Resultados por acción.....	124
33 Transacciones con partes vinculadas	124
34 Otra Información.....	129
35 Hechos posteriores a la fecha de balance	130



Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas 2015
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2015 y 2014

	Nota	2015	2014
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6	14.869.922	15.557.830
Activos intangibles	7	634.764	641.577
Inversiones inmobiliarias	8	165.266	131.386
Inversiones en asociadas	9	77.379	77.652
Otras cuentas a cobrar	13	-	55.252
Activos por impuestos diferidos	21	127.876	102.129
Activos financieros disponibles para la venta	11	4.823	4.823
Otros activos financieros	10	54.241	43.565
Instrumentos financieros derivados	12	1.280	-
		15.935.551	16.614.214
Activos corrientes			
Existencias	14	8.545	9.139
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	522.543	503.277
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	556.741	290.305
		1.087.829	802.721
Total activos		17.023.380	17.416.935
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	1.763.434	930.230
Diferencias de conversión acumuladas	18.b	(3.852)	(5.120)
Otras reservas	18.b	(56.568)	(9.737)
Intereses minoritarios	18.a	56.399	62.063
		4.360.281	3.578.304
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	8.760.484	9.872.565
Instrumentos financieros derivados	12	31.547	5.817
Pasivos por impuestos diferidos	21	118.761	127.406
Prestaciones a los empleados	22	31.138	40.776
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	1.145.737	1.124.588
Subvenciones	24	566.430	606.187
Otros pasivos a largo plazo	19	166.108	204.839
		10.820.205	11.982.178
Pasivos corrientes			
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	439.688	389.189
Deuda financiera	20	1.197.935	1.151.096
Instrumentos financieros derivados	12	42.356	5.172
Subvenciones	24	43.820	43.973
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	119.095	267.023
		1.842.894	1.856.453
Total pasivos		12.663.099	13.838.631
Total patrimonio neto y pasivos		17.023.380	17.416.935

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

	Nota	2015	2014
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	3.450.709	3.076.044
Otros ingresos de explotación	28	8.476	8.133
Trabajos realizados por la empresa para su activo		4.212	4.301
Aprovisionamientos		(180.968)	(180.401)
Gastos de personal	27	(363.911)	(348.511)
Otros gastos de explotación	29	(872.206)	(761.029)
Amortización del inmovilizado	6,7,8	(846.215)	(814.850)
Imputación de subvenciones de Inmovilizado no financiero y otras		45.928	46.730
Excesos de provisiones		8.463	29.794
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7,8	(7.843)	(9.927)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	26	5.513	1.527
Resultado de explotación		1.252.158	1.051.811
Ingresos financieros	30	4.092	4.218
Gastos financieros	30	(207.498)	(405.892)
Otros Ingresos/(gastos) financieros - netos	30	(22.186)	10.587
Gastos financieros – netos	30	(225.592)	(391.087)
Participación en el resultado de asociadas	9	14.012	11.716
Resultado antes de impuestos		1.040.578	672.440
Impuesto sobre las ganancias	31	(209.793)	(196.743)
Resultado del período consolidado		830.785	475.697
Resultado del período atribuible a Intereses minoritarios		(2.752)	(2.921)
Resultado del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante	32	833.537	478.618
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	32	5,56	3,19
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	32	5,56	3,19

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

	Nota	2015	2014
Resultado del ejercicio		830.785	475.697
Elementos que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
- Cobertura de flujos de efectivo		(49.599)	(2.716)
- Participación en otro resultado global de asociadas		-	668
- Diferencias de conversión de moneda extranjera		5.533	2.058
- Ganancias y pérdidas actuariales		6.425	(5.265)
		(37.641)	(5.255)
Otro resultado global del período, neto de Impuestos	18	(37.641)	(5.255)
Resultado global consolidado del periodo		793.144	470.442
Resultado global periodo atribuible a accionistas de la dominante		788.081	476.035
Intereses minoritarios	18	5.063	(5.593)

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Atribuibles a propietarios de la dominante											
	Nota	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Reservas de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)	Total	Intereses minoritarios (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2014		1.500.000	1.100.868	450.533	(5.735)	-	(5.871)	(668)	3.039.127	-	3.039.127
Resultado del ejercicio	17	-	-	478.618	-	-	-	-	478.618	(2.921)	475.697
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	-	-	-	(668)	(668)	-	(668)
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-		(1.318)	(2.684)	751	1.336	(1.915)	(2.672)	(4.587)
Resultado global total del ejercicio		-	-	478.618	(1.318)	(2.684)	751	668	476.035	(5.593)	470.442
Distribución de dividendos		-	-	-	-	-	-	-	-	(6.544)	(6.544)
Combinaciones de negocios (Nota 2.2)		-	-	-	-	-	-	-	-	74.200	74.200
Otros movimlentos	17	-	-	1.079	-	-	-	-	1.079	-	1.079
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	1.079	-	-	-	-	1.079	67.656	68.735
Saldo a 31 de diciembre de 2014		1.500.000	1.100.868	930.230	(7.053)	(2.684)	(5.120)	-	3.516.241	62.063	3.578.304
Resultado del ejercicio	17	-	-	833.537	-	-	-	-	833.537	(2.752)	830.785
Otro resultado global del ejercicio	18	-	-	-	(50.029)	3.305	1.268	-	(45.456)	7.815	(37.641)
Resultado global total del ejercicio		-	-	833.537	(50.029)	3.305	1.268	-	788.081	5.063	793.144
Distribución de dividendos		-	-	-	-	-	-	-	-	(10.727)	(10.727)
Otros movimlentos	17,18	-	-	(333)	-	(107)	-	-	(440)	-	(440)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto		-	-	(333)	-	(107)	-	-	(440)	(10.727)	(11.167)
Saldo a 31 de diciembre de 2015		1.500.000	1.100.868	1.763.434	(57.082)	514	(3.852)	-	4.303.882	56.399	4.360.281

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

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

	Nota	2015	2014
Resultado antes de impuestos		1.040.578	672.440
Ajustes por:		1.095.454	1.166.595
- Depreciación y amortización	6,7,8	846.215	814.850
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		7.843	9.927
- (Beneficio)/pérdida por bajas de Instrumentos financieros	30	(97)	-
- Pérdidas/(ganancias) en el valor razonable de Instrumentos financieros	30	25.203	(7.494)
- Imputación de subvenciones	24	(45.928)	(46.730)
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		3.362	(8.117)
- Variación de provisiones	23	21.974	8.075
- Deterioro de activos financieros disponibles para la venta	11	-	85
- Ingresos financieros	30	(4.092)	(4.218)
- Gastos financieros y diferencias de cambio	30	204.578	402.715
- Otros ingresos y gastos		50.408	9.218
- Participación en pérdida/(ganancia) de las asociadas	9	(14.012)	(11.716)
Variaciones en capital circulante:		(103.971)	(47.140)
- Existencias	14	669	(1.999)
- Deudores y otras cuentas a cobrar	13	(58.920)	51.266
- Otros activos corrientes		(122)	(24.559)
- Acreedores y otras cuentas a pagar	19	(2.227)	(42.841)
- Otros pasivos corrientes		(35.132)	(27.095)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(8.239)	(1.912)
Otro efectivo generado por las operaciones		(403.080)	(445.666)
Intereses pagados		(238.797)	(258.780)
Cobros de intereses		2.635	2.914
Impuestos pagados		(166.141)	(189.375)
Otros cobros (pagos)		(777)	(425)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.628.981	1.346.229



Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

	Nota	2015	2014
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de Inmovilizado material		(241.593)	(298.713)
Adquisiciones de activos intangibles		(13.066)	(17.376)
Adquisiciones de Inversiones Inmobiliarias		(87)	(48)
Inversiones en empresas del grupo y asociadas		-	(80.518)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(11.088)	-
Combinación de negocios	2.2	-	33.492
Cobros por desinversiones/ préstamos a Empresas del grupo y asociadas		697	71.403
Cobros por desinversiones Inmovilizado material		136	-
Cobros otros activos financieros		421	149
Dividendos recibidos	2.2	10.164	10.747
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(254.416)	(280.864)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Ingresos por recursos ajenos (Subvenciones FEDER)		22.287	78.950
Ingresos de financiación de entidades de crédito		13.078	8.226
Ingresos de financiación del Grupo		-	150.000
Otros cobros		13.207	3.629
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(878)	(3.220)
Devoluciones de financiación del Grupo		(1.080.128)	(999.558)
Dividendos pagados	2.2	(10.727)	(6.476)
Otros pagos		(66.554)	(19.608)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(1.109.715)	(788.057)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		1.586	620
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		266.436	277.928
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		290.305	12.377
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		556.741	290.305

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

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

(importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015

1 Información general

Aena, S.A. ("la Sociedad", o "Aena") es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2015 estaba integrado por 6 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena, S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprobó la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad por la cual la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aportó, mediante una aportación de capital no dineraria, la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

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

- a) Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de MIL EUROS (1.000 €) por acción, mediante el desdoblamiento de las SESENTA Y UNA acciones en circulación, en SEIS MIL CIEN nuevas acciones en la proporción de CIEN acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia el capital social de la Sociedad es de SESENTA Y UN MIL EUROS y está representado por SEIS MIL CIEN ACCIONES de DIEZ EUROS de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- b) 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.
- c) 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).
- d) De acuerdo a lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.
- e) La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la Actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc....) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la Actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20% o más del valor total de la Actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.
- f) Con carácter adicional a lo anteriormente expuesto, cualquier diferencia que pudiera surgir en el periodo que transcurra desde la fecha de la aportación hasta la fecha de transmisión a inversores privados de parte del capital de la Sociedad, entre la estimación del valor de los activos y pasivos aportados en 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.
- g) Todo el personal de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" necesario para la prestación de los servicios de la Actividad se aporta y se integra en la Sociedad con los mismos convenios colectivos y pactos vigentes, respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado cuando la Sociedad comience a ejercer sus funciones.
- h) El Split y la valoración de la actividad aportada se aprueban en el Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de fecha 23 de mayo de 2011 de acuerdo con el informe

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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

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

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

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

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.

- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.

- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

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

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

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

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

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

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%.

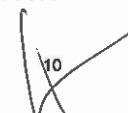
2 Resumen de las principales políticas contables

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

2.1 Bases de presentación

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

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto Ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, Combinaciones de Negocios, por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte pre-existente.

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

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

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

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2015 así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

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

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

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

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 23 de febrero de 2016, y se presentarán para su aprobación por la Junta general de Accionistas.

2.1.1 Cambios de estimación

Durante el ejercicio 2015 no se han producido cambios en las políticas contables o estimaciones significativas distintas a las derivadas de la entrada en vigor de nuevas normas descrita en la Nota 2.1.2 y respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2014.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2015 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2014, excepto por las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones:

CINIIF 21 – Gravámenes

La CINIIF 21 “Gravámenes” es una interpretación de la NIC 37 “Provisiones, activos contingentes y pasivos contingentes” que aborda el tratamiento contable de los gravámenes impuestos por las administraciones públicas, distintos del impuesto sobre las ganancias y de multas y sanciones impuestas por el incumplimiento de la legislación. La interpretación determina cuándo la entidad debería reconocer un pasivo por la obligación de pagar un gravamen que se contabiliza de acuerdo con la NIC 37. La NIC 37 establece las condiciones para el reconocimiento de un pasivo, una de las cuales es que la entidad tenga una obligación presente como consecuencia de un suceso pasado. La interpretación aclara que el suceso que obliga y da lugar al registro del pasivo es el hecho Imponible

Para aquellas entidades cuyo ejercicio contable coincida con el año natural, la aplicación de la CINIIF 21 era obligatoria a partir de 1 de enero de 2015. No obstante, esta interpretación se aplicará retroactivamente para los ejercicios que comiencen a partir del 17 de junio de 2014 en la Unión Europea.

La aplicación de esta interpretación no ha supuesto un impacto en las cuentas anuales consolidadas por ser la fecha de devengo el 1 de enero de cada ejercicio.

Mejoras anuales 2010-2012

Estas mejoras anuales abordan 7 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2010-2012:

- NIIF 2 “Pagos basados en acciones”: Definición de condición para la irrevocabilidad de la concesión.
- NIIF 3 “Combinaciones de negocios”: Contabilización de la contraprestación contingente en una combinación de negocios.
- NIIF 8 “Segmentos de explotación”: Agregación de segmentos de explotación y conciliación del total de los activos de los segmentos sobre los que se informa con los activos de la entidad.
- NIIF 13 “Valoración del valor razonable”: Cuentas comerciales a cobrar y a pagar a corto plazo.
- NIC 16 “Inmovilizado material”: Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada.
- NIC 24 “Información a revelar sobre partes vinculadas”: Personal clave de dirección.
- NIC 38 “Activos intangibles”: Método de revalorización – re expresión proporcional de la amortización acumulada.

La Unión Europea modificó la entrada en vigor de estas mejoras, originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014), para los ejercicios iniciados el 1 de febrero de 2015.

Estas normas no han tenido efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Mejoras anuales 2011-2013

Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2011-2013:

- NIIF 1 “Adopción por primera vez de las NIIF”: Significado de “NIIFs efectivas”.
- NIIF 3 “Combinaciones de negocios”: Excepciones al alcance para negocios conjuntos.
- NIIF 13 “Valoración del valor razonable”: Alcance del párrafo 52 (excepción cartera).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- NIC 40 “Inversiones inmobiliarias”: Aclaración de la interrelación entre NIIF 3 y NIC 40 cuando se clasifica un inmueble como inversión inmobiliaria o inmueble ocupado por el dueño.

La Unión Europea modificó la entrada en vigor de estas mejoras, originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014), para los ejercicios iniciados el 1 de enero de 2015.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Modificaciones a la NIC 19 “Planes de prestaciones definidas. Aportaciones del empleado”

Esta modificación aplica a las aportaciones de los empleados o terceras partes a planes de prestación definida. El objetivo es simplificar el tratamiento contable de las aportaciones que son independientes del número de años de servicio, por ejemplo, aportaciones de los empleados que se calculan de acuerdo a un porcentaje fijo del salario.

La NIC 19 (revisada en 2011) distingue entre aportaciones de los empleados relacionadas con el servicio prestado y aquellas otras no ligadas al servicio. La modificación actual distingue además entre aportaciones que están ligadas al servicio sólo en el ejercicio en que surgen y aquellas que están ligadas al servicio en más de un ejercicio. La modificación permite que las aportaciones que están ligadas al servicio, y no varían con la duración del servicio del empleado, se deduzcan del coste de las prestaciones devengadas en el ejercicio en que se presta el correspondiente servicio. Las aportaciones ligadas al servicio, y que varían de acuerdo con la duración del servicio del empleado, deben extenderse durante el periodo de prestación del servicio usando el mismo método de asignación que se aplica a las prestaciones; lo que implica que sea bien de acuerdo con la fórmula del plan de pensiones, o, cuando el plan proporcione un nivel significativamente más alto de prestación para el servicio en años posteriores, sobre una base lineal.

La Unión Europea modificó la entrada en vigor de estas mejoras, originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014), para los ejercicios iniciados el 1 de enero de 2015.

Esta norma no ha tenido efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

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

A la fecha de estas Cuentas anuales consolidadas, la Unión Europea ha adoptado nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de normas ya existentes, cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los periodos contables que comiencen a partir del 1 de enero de 2016 o posteriores, pero que el Grupo no ha adoptado de forma anticipada, dado su escaso impacto en las cuentas anuales consolidadas:

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIIF 11 “Contabilización de adquisiciones de participaciones en operaciones conjuntas”	Las modificaciones a la NIIF 11 requieren que un operador conjunto contabilice la adquisición de una participación en una operación conjunta, que constituye un negocio, aplicando los principios relevantes de la NIIF 3 para la contabilización de las combinaciones de negocios. Las modificaciones también clarifican que las participaciones anteriormente mantenidas en la operación conjunta no se revalorizan en la adquisición de participaciones adicionales mientras se mantenga el control conjunto. Adicionalmente, se ha añadido una excepción al alcance de estas modificaciones para que no apliquen cuando las partes que comparten el control conjunto, están bajo el control común de una sociedad dominante última. Las modificaciones aplican a las adquisiciones iniciales de participaciones en una operación conjunta y a las adquisiciones de cualquier participación adicional en la misma operación conjunta. El IASB ha establecido que se aplicarán prospectivamente para los ejercicios que comiencen el 1 de enero de 2016, aunque se permite su aplicación anticipada.	El IASB y la Unión Europea han establecido que sean aplicables estas modificaciones a los ejercicios que se inicien el 1 de enero de 2016, si bien se permite su aplicación anticipada.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	No se espera que esta modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	
Modificaciones a la NIC 1 "Iniciativas de desglose"	Estas modificaciones, que el IASB ha establecido que sean aplicables a los ejercicios que se inicien el 1 de enero de 2016, aclaran algunos de los requerimientos de la NIC 1: - Las entidades no agregarán o desagregarán información de forma que distorsione la información útil. - No hay que incluir información inmaterial, tanto en los estados principales como en las notas, incluso aunque sea una información mínima requerida en algún párrafo de las normas. - Se pueden desagregar las partidas específicas de la cuenta de resultados y del estado del resultado global. - Si en los estados principales se presentan subtotales adicionales a los requeridos por la NIC 1, se deberán presentar y denominar de forma que hagan comprensible lo que incluye el subtotal, deberán ser congruentes de período en período y sólo pueden ser partidas reconocidas y valoradas de acuerdo con las NIIF. - Además, si son subtotales de la cuenta de resultados o del estado del resultado global, no se pueden presentar con más prominencia que los subtotales y totales indicados en la NIC 1 y se tienen que conciliar con los subtotales o totales requeridos por dicha norma. - Las notas no tienen que incluirse en el orden sistemático indicado en el párrafo 114 de la NIC 1. - Se referenciará cada partida de los estados principales con cualquier información relacionada de las notas. - Se eliminan los ejemplos de políticas contables significativas del párrafo 120 de la NIC 1. - La parte de otro resultado global de asociadas y negocios conjuntos contabilizados por el método de la participación no se clasifican en base a su naturaleza, sino que se incluyen en dos partidas específicas, una en las que se reclasifican al resultado y otra en las que no se reclasifican. No se espera que esta modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	El IASB y la Unión Europea han establecido que sean aplicables estas modificaciones a los ejercicios que se inicien el 1 de enero de 2016.
Mejoras anuales 2012-2014	Estas mejoras anuales abordan 4 aspectos de presentación de información financiera que comprende 2012-2014: - NIIF 5 "Activos no Corrientes Mantenedos para la Venta y Operaciones Discontinuas": Valoración y clasificación de reclasificaciones entre activos no corrientes mantenidos para la venta y distribución. - NIIF 7 "Instrumentos financieros: Información a revelar": Desgloses sobre implicación continua. - NIC 19 "Beneficios a los empleados": Sobre la tasa y la moneda a utilizar cuando no existen bonos corporativos de alta calidad. - NIC 34 "Información financiera intermedia": Sobre la utilización de referencias cruzadas e el Informe Intermedio a Informes de gestión. No se espera que el conjunto de estas mejoras tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.	La Unión Europea ha modificado la entrada en vigor de estas mejoras originalmente establecido por el IASB (1 de julio de 2014) para los ejercicios iniciados el 1 de enero de 2016.

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

adopción por parte de la Unión Europea.

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
NIIF 9 "Instrumentos financieros"	El IASB ha publicado la versión completa de la NIIF 9, "Instrumentos financieros", que sustituye la guía de la NIC 39. Esta versión final incluye los requerimientos de clasificación y valoración de los activos y pasivos financieros; también incluye un modelo de pérdidas de crédito esperadas que sustituye al modelo de pérdidas por deterioro del valor incurridas actualmente utilizado. La parte final de cobertura de la NIIF se emitió en noviembre de 2013.	La NIIF 9 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2018, si bien se permite su adopción anticipada. Sin embargo, al no estar todavía endosada por la Unión Europea, no es posible su adopción anticipada.
NIIF 15 "Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes"	En mayo de 2014, el IASB y el FASB (Financial Accounting Standards Board de EE.UU) emitieron conjuntamente una norma convergente en relación con el reconocimiento de Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes. Bajo esta norma, los ingresos se reconocen cuando un cliente obtiene el control del bien o servicio vendido. Un cliente obtiene el control cuando tiene tanto la capacidad de dirigir el uso como de obtener los beneficios del bien o servicio. La transferencia de control no es la misma que la transferencia de riesgos y beneficios, ni es necesariamente la misma que la culminación de un proceso de ganancias como se considera hoy. Las entidades también tendrán que aplicar una nueva guía para determinar si deben reconocer los ingresos a lo largo del tiempo o en un momento determinado del mismo. En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 15 requiere amplia información para proporcionar un mayor conocimiento tanto de los Ingresos que se hayan reconocido como de los ingresos que se espera reconocer en el futuro en relación con contratos existentes. Asimismo, se proporcionará información cuantitativa y cualitativa sobre los juicios significativos realizados por la dirección en la determinación de los ingresos que se reconocen, así como sobre los cambios en estos juicios. Se está evaluando el Impacto.	La NIIF 15 será efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2017, si bien se permite su adopción anticipada. Sin embargo, al no estar todavía endosada por la Unión Europea, no es posible su adopción anticipada. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos: a) Retroactivamente a cada periodo previo para el que se presente información de acuerdo con la NIC 8, sujeto a ciertos expedientes prácticos; o b) De forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de aplicar inicialmente esta Norma en la fecha de aplicación inicial.
NIIF 16 "Arrendamientos"	En enero de 2016 ha sido aprobada la nueva normativa Internacional relativa a los Arrendamientos (NIIF 16), que supone un significativo cambio de criterio respecto a la norma vigente (NIC 17). Bajo esta nueva norma, en el caso de los arrendatarios, se exigirá que las sociedades incluyan en sus balances la mayor parte de los contratos de arrendamiento, viendo incrementado tanto su Activo como su Pasivo. En este nuevo contexto, las sociedades deberán registrar un Activo por el derecho de uso del bien alquilado y un Pasivo por el valor actual de los pagos mínimos futuros (incluyendo también el pago final del bien si aplica y existen expectativas de que vaya a incurrirse en el mismo). En comparación con la normativa actualmente vigente, la NIIF 16	La NIIF 16 es efectiva para los ejercicios anuales que comiencen a partir de 1 de enero de 2019. Esta norma se aplicará siguiendo uno de los siguientes métodos: a) Retroactivamente a todos los contratos de arrendamiento existentes en la sociedad en la fecha de aplicación inicial de esta

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Requisitos fundamentales	Fecha efectiva
	elimina la clasificación de los arrendamientos entre operativo y financiero. No se espera que esta modificación tenga un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo debido a que las sociedades que componen el mismo son fundamentalmente arrendadores.	Norma; o b) Aplicando la nueva Norma únicamente para aquellos contratos de arrendamiento firmados con posterioridad a la fecha de aplicación inicial.

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

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

(a) Dependientes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2015 y 2014, todas ellas consolidadas por el método de integración global, 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)

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)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la Participación
			Directo	Indirecto	
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 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.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

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

18

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante “LLAH III”) y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre del ejercicio 2015 y 2014 son los siguientes (expresado 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 III Limited (*) (1)	51,0%	98.600	(4.080)	(9.714)	84.806
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 III Limited (*) (1)	51,0%	98.600	(15.555)	18.730	101.775
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0%	98.600	(15.361)	(28.509)	54.730
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0%	193.011	(7.800)	(35.783)	149.428
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0%	5.274	25.829	17.040	48.143
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0%	5.274	26.301	16.531	48.106

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

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

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

A raíz del proceso de desinversión por TBI (Nota 11), en el ejercicio 2013, AENA INTERNACIONAL suscribió las acciones representativas del 40% del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aeroﬂi S.a.r.l. (Aeroﬂi) el otro accionista de la misma con una participación del 60%.

LLAH III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee el 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH 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 bajo un régimen de concesión administrativa (ver Nota 2.6.d). En el marco de la transacción, AENA INTERNACIONAL y Aeroﬂi suscribieron un acuerdo por el que AENA INTERNACIONAL tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aeroﬂi las acciones representativas del 11% del capital social de LLAH 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 Aeroﬂi, los costes financieros del 51% de la deuda suscrita por Aeroﬂi en LLAH II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAH III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

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

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

(Impartes en miles de euros salvo otra indicación)

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 LLAH 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 LLAH 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.

Como consecuencia de esta operación, Aena adquirió el control de LLAH III dado que controlaba la mayoría de los derechos de voto. Por lo tanto, el Grupo pasó a consolidar esta Sociedad (y sus Sociedades dependientes) por el método de integración global desde la fecha de adquisición del control.

De acuerdo con lo establecido en la NIIF 3, el Grupo Aena reevaluó a valor razonable la participación del 40% de LLAH III preexistente, lo que generó en 2014 una plusvalía de 14.615 miles de euros, que se registró en el epígrafe "Otros ingresos/(gastos) financieros - netos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30). De la cantidad anterior, 2.199 miles de euros corresponden a diferencias de conversión, por lo que se registraron como Diferencias de cambio en el mismo epígrafe citado, y el resto (12.416 miles de euros) como plusvalía.

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

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

Miles de euros	Valor en libros	Valor razonable
Valor de la participación previa de LLAH III (40%)		61.902
Préstamo participativo (51%)		61.284
Contraprestación abonada en efectivo por el 11% de LLAH III		17.198
Total coste de adquisición (a)		140.384
Activos Intangibles (1)	478.333	541.325
Fondo de comercio	1.355	-
Inmovilizado material	140.206	149.818
Activo por impuestos diferidos	1.607	1.607
Existencias	760	760
Clientes y otras cuentas a cobrar a corto plazo (2)	32.039	32.039
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida (3)	33.474	33.492
Deuda financiera a largo plazo (4)	(399.036)	(337.752)
Obligaciones por prestaciones por jubilación	(29.710)	(29.710)
Pasivos por impuesto diferido	(111.225)	(126.527)
Deuda financiera a corto plazo	(6.443)	(6.443)
Proveedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	(41.921)	(45.897)
Total activos netos identificables	99.439	212.712
Intereses minoritarios (49%) (5)		74.200
Activos netos adquiridos (b)		138.512
Fondo de comercio (a) – (b)(6)		1.872

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

Durante el ejercicio 2015 LLAH III ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 15.500 miles de GBP (21.890 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional ha percibido 11.163 miles de euros, y el resto, 10.727 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

(b) Asociadas

Asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa pero no tiene control que,

21

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20% y un 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

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

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

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

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

El detalle de sociedades asociadas al 31 de diciembre de 2015 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9) 31.12.15	Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto			
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)	-	33,33	67.456	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	3.219	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia (1)	Sin actividad (*)	-	40	-	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali – Colombia (1)	Explotación del Aeropuerto de Cali.	-	50	6.704	Aena Desarrollo Internacional, S.A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

(1) Sociedades auditadas por otros auditores

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

Con fecha 30 de enero de 2015, la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A (en liquidación) ha aprobado 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.

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo 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 del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en el ejercicio 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. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas

(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.

Asimismo el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP como el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de las contratos de gestión entre ambas sociedades. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2015 y 2014, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. En base a todo ello, la Dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2015 y 2014, es superior al coste de adquisición de la mencionada Inversión en AMP.

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

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

Durante el ejercicio 2015 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A. ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas por importe de 10.164 miles de euros (2014: 10.747 miles de euros).

2.3 Información financiera por segmentos

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

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

2.4 Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda funcional y de presentación

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

(b) Transacciones y saldos

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las cuentas anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe Diferencias de Conversión.

Entidades del Grupo

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

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

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

2.5 Inmovilizado material

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

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

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

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

Las vida útiles de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada balance.

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

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

2.6 Activos intangibles

(a) Fondo de comercio

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

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

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

(b) Aplicaciones informáticas

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

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

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

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

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

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

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

(c) Gastos de desarrollo

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

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

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

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

(d) Concesión administrativa de LLAH III

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento operativo de acuerdo a la NIC 17. El activo intangible relacionado (ver Nota 2.2) se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente. Para establecer la vida útil remanente de dicho activo intangible se ha atendido al vencimiento de dicho acuerdo de concesión administrativa en el año 2031.

(e) Otro inmovilizado intangible

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.7 Inversiones inmobiliarias

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

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

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). La Dirección de la Sociedad ha identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de Servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos Inmobiliarios del Grupo y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras que componen principalmente el segmento de Internacional (relacionadas en la Nota 2.2) y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

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

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
 - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los Planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2015 y 2014, en adelante la determinación de las unidades generadoras de efectivo se podría ver afectada por esta normativa, de acuerdo con los criterios establecidos para el cálculo de las prestaciones patrimoniales.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Activos financieros

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

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

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

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan, y presentan por un neto en el balance, cuando existe un derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos, y el Grupo tiene la intención de liquidar por el neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente. Durante los ejercicios 2015 y 2014 no se han compensado activos y pasivos financieros por no cumplirse los requisitos para ello.

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(b) Préstamos y cuentas a cobrar

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

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

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

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

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

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

(c) Activos financieros disponibles para la venta

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

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

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

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

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

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

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

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

2.12 Existencias

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

32

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

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

2.17 Deuda financiera

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

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

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

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

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

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

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

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

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

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, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 Nota 33) 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 (véase Nota 13).

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.

Las sociedades que integraban el Grupo fiscal en el ejercicio 2014 son las siguientes:

1. La Entidad Pública Empresarial "ENAIRES"
2. Aena, S.A.
3. Aena Desarrollo Internacional, S.A.
4. Concesionaria del Aeropuerto Madrid-Barajas, S.A.
5. Concesionaria del Aeropuerto Barcelona-El Prat, S.A.

2.19 Prestaciones a los empleados

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

(a) Compromisos laborales a largo plazo

- Planes de aportación definida
Un compromiso post- empleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.
- Planes de prestación definida
Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Aena y Aena, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un 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:

	31-12-2015	31-12-2014
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 77	OM 77

Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. 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 principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2015	31-12-2014
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 NP
Sistema financiero utilizado	Capitalización individual	Capitalización individual
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	Entre 60 y 63 años y 11 meses	Entre 60 y 63 años y 11 meses

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, y la Ley 22/2013 de 23 de diciembre, respectivamente, establecen que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que Incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación, por lo que la previsión del Convenio Colectivo no ha sido aplicable en los ejercicios 2015 ni 2014 (Véase Nota 22 c).

Plan de pensiones London Luton LLAH 3

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra Indicación)

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	31-12-2015	31-12-2014
Tipo de interés técnico	3,75%	3,75%
Inflación	3,00%	3,00%
Tasa de crecimiento de la pensión	2,85%	2,85%
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

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

- Hombres: 22,0 (2014: 22,6)
- Mujeres: 24,0 (2014: 24,8)

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

- Hombres: 24,3 (2014: 24,9)
- Mujeres: 26,5 (2014: 27,1)

(b) Indemnizaciones por cese

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

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando:

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

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

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

De acuerdo a la política contable descrita en la Nota 2.5, se dotan las correspondientes provisiones de naturaleza medioambiental (singularmente la Provisión para aislamientos acústicos), con contrapartida en mayor valor del inmovilizado, por el importe de la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asientan los elementos de inmovilizado, cuando constituyan obligaciones en las que incurre el grupo como consecuencia de utilizar dichos elementos. Igualmente, la provisión por expropiaciones recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes (ver Nota 23).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.21 Reconocimiento de ingresos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

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

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

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de la tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con 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.
- 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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.

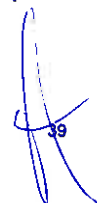
En el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en el Título VI se modifica la actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena, S.A., al objeto de cambiar la fórmula de actualización, y en la 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.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 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 los costes relativos a las terminales aeroportuarias, 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 23 en lo relativo a Activos contingentes por déficit de tarifas).

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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

2.22 Arrendamientos

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

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

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

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

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

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

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

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

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

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

2.25 Actividades con incidencia en el medio ambiente

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

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

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

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

2.26 Explotaciones conjuntas

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

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

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

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

2.27 Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente se presentan a efectos comparativos, las cifras correspondientes a los ejercicios terminados a 31 de diciembre de 2015 y 2014.

A efectos de comparación de información entre ejercicios se indica que la cuenta de resultados consolidada de 2015 incluye los resultados de 12 meses aportados por la sociedad dependiente LLAH III mientras que en 2014 se incluyen desde la fecha de adquisición de control (ver Nota 2.2.a).

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

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.

3 Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

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.

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

(importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente 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, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, pudiendo tener un impacto en su actividad.

Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.

El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso (ver Nota 23).

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.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

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

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 31 de diciembre de 2015, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

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

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

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

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo 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 negociado 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%.

El grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de Interés variable a fijo (ver Nota 12). 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.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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

(b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

(c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa del Grupo en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja del Grupo. Aunque a 31 de diciembre de 2015 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 755.065 miles de euros (2014: 1.053.732 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante después de impuestos de 833.537 miles de euros (2014: 478.618 miles de euros de beneficio del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 la Sociedad dominante ha firmado Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones de euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. Adicionalmente, la participada LLAH III dispone de 82,0 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2014: 58,5 millones de libras esterlinas). En estas circunstancias, los Administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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



Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre 2015	2016	2017	2018	2019	2020	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota33.e)	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.443.910
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota33.e)	26.453	-	-	-	-	-	26.453
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	11.421	333	-	-	-	296.831	308.585
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	2.080	2.096	2.134	2.174	2.214	17.974	28.672
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	62.953	62.953
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	482	-	-	-	-	-	482
Otros pasivos financieros (Nota 20)	33.721	209	1.963	3.972	30.618	27.412	97.895
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	323.265	-	-	-	-	-	323.265
Intereses Deuda Aena, SA (*)	199.047	174.764	156.165	138.833	123.682	568.421	1.360.912
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.143	11.473	11.695	10.505	11.201	13.791	69.808
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	5.050	5.036	5.036	5.036	5.050	14.585	39.793

(*) Cálculo estimado de los Intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2015.

A 31 de diciembre 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota33.e)	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	10.524.038
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota33.e)	48.347	-	-	-	-	-	48.347
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	8.956	334	333	281.114	-	-	290.737
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	2.334	2.547	2.012	2.050	2.090	18.605	29.638
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	58.976	58.976
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	455	-	-	-	-	-	455
Otros pasivos financieros (Nota 20)	37.664	1.579	4.307	2.263	5.157	34.486	85.456
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	310.530	-	-	-	-	-	310.530
Intereses Deuda Aena, SA (*)	191.619	170.601	150.400	135.149	120.989	603.118	1.371.876
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.645	12.437	13.141	13.875	-	-	51.098
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.948	4.948	4.948	4.948	4.948	19.791	44.531

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

3.3 Gestión del capital

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

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

Los ratios de endeudamiento a 31 de diciembre de 2015 y 2014 son los siguientes:

	2015	2014
Deuda financiera neta/ "covenants"/EBITDA según "covenants"	4,5x	5,6x

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

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

(importes en miles de euros salvo otra indicación)

3.4 Estimación del valor razonable

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

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

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

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 12)	-	1.280	-	1.280
Total activos	-	1.280	-	1.280
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Pasivos				
Derivados (Nota 12)	-	73.903	-	73.903
Total pasivos	-	73.903	-	73.903

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

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

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

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

4 Estimaciones y juicios contables

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

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

4.1 Estimaciones y juicios contables más importantes

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

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

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

A la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2015 y 2014.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

(b) Vidas útiles de Inmovilizado material

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

(c) Provisiones

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

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

(d) Instrumentos financieros derivados

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(e) Provisiones por obligaciones con el personal

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

4.2 Juicios importantes al aplicar las políticas contables de la entidad

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

Durante el ejercicio 2013, Aena, S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas de duty free y duty paid en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La Dirección del Grupo evaluó las características sustanciales del contrato de acuerdo con las políticas contables descritas en las Notas 2.21 y 2.22 y concluyó que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la Dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros en las condiciones del contrato evaluados por la Dirección del Grupo podrían conducir a un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena, S.A. ha aplicado hasta el momento a este contrato. Para los nuevos contratos con similares características a éste, el Grupo ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

(b) Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La Dirección de Aena, S.A. ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello.

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 112.593 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 98.771 miles de euros, correspondientes en un 95,4% a deducciones por inversiones en Canarias).

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, íntegramente correspondientes 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 (Véanse Notas 13 y 21).

5 Información financiera por segmentos

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en base al EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization). Durante los ejercicios 2015 y 2014 el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los efectos ligados al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias y los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2015 y 2014 se obtiene de los sistemas de información de gestión del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones. Durante los ejercicios presentados no se han modificado los criterios de distribución de costes entre segmentos.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2015 y 2014 es la siguiente (en miles de euros):

31 de diciembre de 2015	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios-Clientes externos	2.332.976	739.909	167.970	3.240.855	211.768	(1.914)	3.450.709
Intersegmentos	2.332.916	739.909	167.970	3.240.795	209.914	-	3.450.709
Otros ingresos de explotación	60	-	-	60	1.854	(1.914)	-
Total Ingresos	54.602	7.576	4.188	66.366	713	-	67.079
Aprovisionamientos	2.387.578	747.485	172.158	3.307.221	212.481	(1.914)	3.517.788
Personal	(182.822)	-	-	(182.822)	-	1.854	(180.968)
Otros gastos de explotación	(285.226)	(25.785)	(10.671)	(321.682)	(42.229)	-	(369.911)
Amortizaciones	(625.669)	(90.867)	(58.540)	(775.076)	(97.190)	60	(872.206)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(673.776)	(64.318)	(48.616)	(786.710)	(59.505)	-	(846.215)
Otros resultados	(5.435)	(761)	(641)	(6.837)	(1.006)	-	(7.843)
Total gastos	5.000	(28)	15	4.987	526	-	5.513
EBITDA	(1.767.928)	(181.759)	(118.453)	(2.068.140)	(199.404)	1.914	(2.265.630)
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.293.426	630.044	102.321	2.025.791	72.582	-	2.098.373
Deterioros y bajas de inmovilizado	21.610	1.881	721	24.212	-	-	24.212
EBITDA ajustado	(5.435)	(761)	(641)	(6.837)	(1.006)	-	(7.843)
Resultado de explotación	1.277.251	628.924	102.241	2.008.416	73.588	-	2.082.004
Resultado financiero	619.650	565.726	53.705	1.239.081	13.077	-	1.252.158
Participación en el resultado de asociadas	(179.715)	(13.782)	(14.585)	(208.082)	(17.510)	-	(225.592)
Resultado antes de impuestos	-	-	-	-	14.012	-	14.012
Total Activo	439.935	551.944	39.120	1.030.999	9.579	-	1.040.578
Total Pasivo	-	-	-	-	-	-	-
				16.306.205	890.302	(173.127)	17.023.380
				12.079.322	592.670	(8.893)	12.663.099

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2014	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Sub Total	Internacional	Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial					
Ingresos ordinarios- Clientes externos	2.241.536	629.418	160.528	3.031.482	46.027	(1.465)	3.076.044
Intersegmentos	2.241.532	629.418	160.528	3.031.478	44.566	-	3.076.044
Otros Ingresos de explotación	4	-	-	4	1.461	(1.465)	-
Total Ingresos	63.287	13.238	11.803	88.328	630	-	88.958
Aprovisionamientos	2.304.823	642.656	172.331	3.119.810	46.657	(1.465)	3.165.002
Personal	(181.862)	-	-	(181.862)	-	1.461	(180.401)
Otros gastos de explotación	(297.954)	(26.264)	(11.048)	(335.266)	(13.245)	-	(348.511)
Amortizaciones	(602.185)	(83.187)	(55.209)	(740.581)	(20.452)	4	(761.029)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(684.571)	(67.071)	(49.640)	(801.282)	(13.568)	-	(814.850)
Otros resultados	(2.416)	(587)	(6.924)	(9.927)	-	-	(9.927)
Total gastos	(670)	166	2.031	1.527	-	-	1.527
EBITDA	(1.769.658)	(176.943)	(120.790)	(2.067.391)	(47.265)	1.465	(2.113.191)
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	1.219.736	532.784	101.181	1.853.701	12.960	-	1.866.661
Deterioros y bajas de inmovilizado	1.108	88	34	1.230	-	-	1.230
EBITDA ajustado	(2.416)	(587)	(6.924)	(9.927)	-	-	(9.927)
Resultado de explotación	1.221.044	533.283	108.071	1.862.398	12.960	-	1.875.358
Resultado financiero	595.165	465.713	51.541	1.052.419	(608)	-	1.051.811
Participación en el resultado de asociadas	(359.471)	(15.949)	(25.400)	(400.820)	9.733	-	(391.087)
Resultado antes de impuestos	-	-	-	-	11.716	-	11.716
Total Activo	175.694	449.764	26.141	651.599	20.841	-	672.440
Total Pasivo	-	-	-	16.749.088	868.365	(200.518)	17.416.935
	-	-	-	13.283.461	591.999	(36.829)	13.838.631

La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

Concepto	31 de diciembre de 2015	31 de diciembre de 2014
Total EBITDA ajustado	2.082.004	1.875.358
Deterioros y bajas de Inmovilizado	(7.843)	(9.927)
Plan Social de desvinculaciones voluntarias (Nota 23)	24.212	1.230
Total EBITDA segmentos	2.098.373	1.866.661
Amortización del Inmovilizado	(846.215)	(814.850)
Gastos financieros – netos	(225.592)	(391.087)
Participación en el resultado de asociadas	14.012	11.716
Impuesto sobre las ganancias	(209.793)	(196.743)
Resultado del ejercicio	830.785	475.697
Resultado atribuible a socios externos	(2.752)	(2.921)
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	833.537	478.618

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información a nivel de entidad

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

	2015	2014
Servicios Aeroportuarios	2.332.976	2.241.536
Prestaciones Patrimoniales	2.264.966	2.171.663
Aterrizajes	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
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	68.010	69.873
 Servicios Comerciales	 739.909	 629.418
Arrendamientos	26.490	26.917
Tiendas	82.353	69.919
Tiendas Duty Free	250.968	186.054
Restauración	132.086	112.892
Rent a car	104.526	100.355
Publicidad	28.564	27.610
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	114.922	105.671
 Servicios fuera de terminal	 167.970	 160.528
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

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

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

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

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 334.536 miles de euros, 327.797 miles de euros y 311.749 miles de euros para el ejercicio 2015 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2014: 294.167 miles de euros, 293.414 miles de euros y 286.786 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información geográfica:

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

	2015	2014
País	Volumen	Volumen
España	3.242.169	3.032.878
Reino Unido	201.940	38.422
Colombia	1.023	936
México	4.721	3.808
Angola	800	-
Cuba	56	-
TOTAL	3.450.709	3.076.044

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

Ejercicio 2015:

País	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	TOTAL
España	14.699.755	91.699	165.266	14.956.720
Reino Unido	170.167	543.065	-	713.232
	14.869.922	634.764	165.266	15.669.952

Ejercicio 2014:

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

55

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6 Inmovilizado material

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2014						
Coste	16.441.913	1.271.909	4.396.809	140.212	350.177	22.601.020
Amortización acumulada	(4.413.184)	(744.700)	(2.077.360)	(134.377)	-	(7.369.621)
Deterioro	-	-	-	(582)	-	(582)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2014	12.028.729	527.209	2.319.449	5.253	350.177	15.230.817
Aportaciones por variación en el perímetro	49.597	21.734	-	68.886	9.602	149.819
Altas	885.922	15.952	46.461	5.097	76.561	1.029.993
Bajas	(86.221)	(22.710)	(54.181)	(1.771)	(7.443)	(172.326)
Traspasos (Notas 7 y 8)	65.633	10.482	40.833	330	(110.100)	7.178
Diferencia conversión	2.033	1.402	-	2.270	177	5.882
Dotación a la amortización	(385.677)	(74.296)	(309.922)	(4.053)	-	(773.948)
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	2.414	148	147	(326)	-	2.383
Bajas Amortización Acumulada	7.532	21.476	50.350	1.767	-	81.125
Diferencia conversión	(1.123)	(991)	-	(979)	-	(3.093)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2014	12.568.839	500.406	2.093.137	76.474	318.974	15.557.830
A 31 de diciembre de 2014						
Coste	17.419.132	1.351.902	4.429.925	267.704	318.974	23.787.637
Amortización acumulada	(4.850.293)	(851.496)	(2.336.788)	(190.649)	-	(8.229.226)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2014	12.568.839	500.406	2.093.137	76.474	318.974	15.557.830
Rectificación coste LLAH III (*)	(60.255)	(53.133)	-	(52.680)	-	(166.068)
Altas	91.394	28.535	49.665	104	99.747	269.445
Bajas	(158.052)	(8.339)	(11.065)	(7)	(10.376)	(187.839)
Traspasos (Notas 7 y 8)	197.526	9.707	32.078	(79.386)	(222.985)	(63.062)
Diferencia conversión	1.165	546	-	4.721	178	6.610
Rectificación coste LLAH III (*)	60.255	53.133	-	52.680	-	166.068
Dotación a la amortización	(403.623)	(76.917)	(298.417)	(1.003)	-	(779.960)
Traspasos de amortización (Notas 7 y 8)	22.949	605	60	1.123	-	24.737
Bajas Amortización Acumulada	26.153	6.553	6.373	6	-	39.085
Diferencia conversión	1.185	995	-	896	-	3.076
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2015	12.347.536	462.091	1.871.831	2.926	185.538	14.869.922
A 31 de diciembre de 2015						
Coste	17.490.910	1.329.218	4.500.603	140.454	185.538	23.646.723
Amortización acumulada	(5.143.374)	(867.127)	(2.628.772)	(136.947)	-	(8.776.220)
Deterioro	-	-	-	(581)	-	(581)
Importe neto en libros a 31 de diciembre 2015	12.347.536	462.091	1.871.831	2.926	185.538	14.869.922

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

La cuenta de resultados incluye gastos por arrendamiento en 2015 por importe de 6.080 miles de euros (2014: 3.484 miles euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2015 y 2014 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2015 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 91.394 miles de euros, motivadas fundamentalmente por los trabajos relacionados con el Plan de Aislamiento acústico de los aeropuertos de Tenerife Norte y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 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-Costa del Sol 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-El Prat; 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-El Prat.

En 2014 las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 885.922 miles de euros y se corresponden principalmente con aumentos en la estimación del Importe a pagar finalmente por los justiprecios en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como en los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Vigo, como consecuencia de los diversos procedimientos judiciales que Aena mantiene abiertos en materia de expropiaciones, y que han tenido como contrapartida el aumento en la dotación de la Provisión de expropiaciones.

Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos dio lugar durante el período a un alta en terrenos por importe de 52.910 miles de euros. Adicionalmente, hay que destacar en particular la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoció el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, y que dio lugar, junto a otros dos procedimientos similares, a un alta en terrenos por importe de 758.605 miles de euros (véase Nota 23).

Asimismo, en construcciones en curso las inversiones más significativas fueron 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 cabía señalar la ampliación de la plataforma de estacionamiento de Sevilla, la ampliación de la plataforma Norte Sur de Gran Canaria, la ampliación de la zona de espera de aeronaves de Alicante-Elche, y la ampliación del aparcamiento y nuevo control de accesos de vehículos del aeropuerto de Sevilla; y en cuanto a las terminales se pusieron 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.



57

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Terrenos y construcciones:

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

	2015	2014
Terrenos	4.341.700	4.405.834
Construcciones	8.005.836	8.163.005
Total	12.347.536	12.568.839

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-El Prat y de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 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-Costa del Sol, la renovación de la red de radioenlaces y radioayudas 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-El Prat y la nueva acometida de combustible del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las adiciones y puestas en funcionamiento más representativas a 31 de diciembre de 2014 correspondían 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-Costa del Sol, ampliación del edificio terminal de Reus y actuaciones necesarias para la certificación del aeropuerto de Vigo.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales conceptos que se encontraban 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 y la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la construcción de una nueva central eléctrica en Asturias.

Bajas

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-El Prat y de La Palma, y se ha dado de baja la pista de vuelo por sustitución por el recrecido efectuado del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. También se han dado de baja las instalaciones objeto de renovación 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-Costa del Sol y los sistemas de detección de explosivos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas producidas durante 2015 del inmovilizado material con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo de 7.351 miles de euros.

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 23) 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.

Las bajas producidas durante 2014 del inmovilizado material con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo de 9.654 miles de euros, que coincidía con el valor neto contable de diversos activos, entre los que destacan diverso equipamiento (EDS, sistemas de control y acceso, sistemas UCA, equipos de rayos X, máquinas de cobro, SACTA, etc.), como consecuencia de su renovación en diversos aeropuertos de la red.

Adicionalmente, dentro de las bajas del ejercicio 2014, se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 67.927 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 13.621 miles de euros.

Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha capitalizado costes por intereses por importe de 2.646 miles de euros (2014: 5.393 miles de euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Deterioro de valor de inmovilizado material:

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos descrito también en dicha nota, al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 el Grupo efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando impactos significativos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015, y a 31 de diciembre 2014, respectivamente, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

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

En 2015 la Dirección de la Sociedad no ha reconocido deterioro de activos.

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

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

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

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 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 del Grupo son el tráfico de pasajeros, la variación de las tarifas, el nivel de inversiones y las eficiencias en los costes operacionales.

60

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Contratos de arrendamiento financiero

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	28.430	28.017
Amortización acumulada	(3.979)	(4.323)
Importe neto en libros	24.451	23.694

Los vencimientos de los contratos de arrendamiento son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Pasivos por arrendamientos financiero brutos – pagos mínimos por arrendamiento:		
– Menos de un año	2.808	3.619
– Entre 1 y 5 años	12.869	15.153
– Más de 5 años	20.979	20.744
	36.656	39.516
Carga financiera futura por arrendamiento financiero	(7.984)	(9.878)
Valor actual de los pasivos por arrendamiento financiero	28.672	29.638

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
– Menos de un año	2.080	2.306
– Entre 1 y 5 años	8.617	10.389
– Más de 5 años	17.975	16.943
TOTAL	28.672	29.638

A 31 de diciembre de 2015 el inmovilizado material incluye bienes arrendados a terceros cuyo valor representa el 9,74% del total inmovilizado material (2014: 9,57%).



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Explotaciones conjuntas

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
- Activos no corrientes	268.945	275.788
- Pasivos no corrientes /corrientes	-	-
Activos netos	268.945	275.788
	2015	2014
- Ingresos	24.620	25.005
- Gastos	(42.197)	(44.065)
Beneficio después de impuestos	(17.577)	(19.060)

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

Aportación por alta de combinación de negocios de LLAH III en 2014

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Inmovilizado sujeto a garantías

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

Limitaciones

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

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios (ver Nota 20).

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7 Activos intangibles

	Concesiones	Desarrollo	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro Inmovilizado intangible	Otro Inmovilizado Intangible en curso	Total
Coste								
A 1 de enero de 2014	17.654	815	186.005	-	-	134.789	39.787	379.050
Aportaciones por variaciones en el perímetro (Nota 2.2. a)	-	-	-	1.872	541.325	-	-	543.197
Altas	105	-	13.373	-	-	9	3.888	17.375
Bajas	-	(1)	(1.554)	-	-	-	(223)	(1.778)
Traspasos (Nota 6 y 8)	15	794	5.200	-	-	1.070	(7.886)	(807)
Diferencia conversión	-	-	-	-	10.405	-	-	10.405
A 31 de diciembre de 2014	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Altas	51	-	13.813	-	-	33	7.650	21.547
Bajas	(66)	-	(45)	-	(1)	(212)	(950)	(1.274)
Traspasos (Nota 6 y 8)	(41)	-	4.188	-	-	441	(4.530)	58
Diferencia conversión	-	-	-	-	33.825	-	-	33.825
A 31 de diciembre de 2015	17.718	1.608	220.980	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.598
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas								
A 1 de enero de 2014	(4.165)	(815)	(134.758)	-	-	(130.574)	-	(270.312)
Dotación a la amortización	(709)	(154)	(27.287)	-	(7.308)	(1.034)	-	(36.492)
Bajas	-	1	1.553	-	-	-	-	1.554
Traspasos (Nota 6 y 8)	-	-	(98)	-	-	-	-	(98)
Diferencia conversión	-	-	-	-	(517)	-	-	(517)
A 31 de diciembre de 2014	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
Dotación a la amortización	(694)	(265)	(22.397)	-	(37.043)	(1.267)	-	(61.666)
Bajas	23	-	29	-	-	113	-	165
Traspasos (Nota 6 y 8)	24	-	(152)	-	-	153	-	25
Diferencia conversión	-	-	-	-	507	-	-	507
A 31 de diciembre de 2015	(5.521)	(1.233)	(183.110)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.834)
Importe neto en libros								
Coste	17.774	1.608	203.024	1.872	551.730	135.868	35.566	947.442
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(4.874)	(968)	(160.590)	-	(7.825)	(131.608)	-	(305.865)
A 31 de diciembre de 2014	12.900	640	42.434	1.872	543.905	4.260	35.566	641.577
Coste	17.718	1.608	221.025	1.872	585.554	136.130	37.736	1.001.643
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(5.521)	(1.233)	(183.155)	-	(44.361)	(132.609)	-	(366.879)
A 31 de diciembre de 2015	12.197	375	37.870	1.872	541.193	3.521	37.736	634.764

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2015	2014
Aplicaciones informáticas	6.293	3.191
Otro inmovilizado intangible	31.443	32.375
Total	37.736	35.566

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.

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).

Concesiones de servicios:

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

Helipuerto de Ceuta:

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

Helipuerto de Algeciras:

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

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2.1) las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 2.24), sino que se contabiliza como un arrendamiento operativo (ver Nota 2.6).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

De acuerdo al procedimiento descrito en la Nota 2.8, y para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 El Grupo ha efectuado tests 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 cinco años, incluido el ejercicio en curso. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años, incluido el ejercicio en curso, se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación. En 2015, la Dirección ha efectuado una revisión de las proyecciones y resultados de los doce meses transcurridos del 2015 no identificando cambios que conduzcan a que existan deterioros (Véase explicación en la Nota 6).

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

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

Sensibilidad a los cambios en las hipótesis

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

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

Como resultado de este análisis de sensibilidad realizado al cierre del ejercicio 2015, se 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.

Inmovilizado derivado de la adquisición de la Sociedad LLAH III (Nota 2.2)

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAHIII, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor actual de los flujos de efectivo futuros, teniendo en cuenta las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio preparado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2031, año de expiración legal del contrato de concesión. Aplicando unas tasas de descuento acordes con la experiencia histórica reciente se obtiene un importe recuperable que supera el valor en libros de dicho inmovilizado. Ésta ha realizado, en los ejercicios 2015 y 2014, un análisis de sensibilidad del cálculo del Importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis (crecimiento de ingresos derivados de pasajeros, tasa de inflación, tasas de descuento). En base a todo ello, la Dirección del Grupo consideran que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2015 y 2014, es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

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

De acuerdo con los cálculos de deterioro a los que son sometidos, al cierre del ejercicio 2015 no se ha detectado la necesidad de efectuar saneamiento a dicho fondo de comercio al ser el valor recuperable (en todos los casos entendido como valor en uso) superior al valor contable.

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8 Inversiones inmobiliarias

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste			
A 1 de enero de 2014	210.466	6.319	216.785
Altas	48	-	48
Traspasos (Nota 6 y 7)	(6.370)	-	(6.370)
A 31 de diciembre de 2014	204.144	6.319	210.463
Altas	227	-	227
Traspasos (Nota 6 y 7)	63.008	(4)	63.004
A 31 de diciembre de 2015	267.379	6.315	273.694
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas			
A 1 de enero de 2014	(61.089)	(5.050)	(66.139)
Dotación a la amortización	(3.995)	(415)	(4.410)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(2.285)	-	(2.285)
A 31 de diciembre de 2014	(67.369)	(5.465)	(72.834)
Deterioro a 31 de diciembre de 2014	(6.243)	-	(6.243)
Dotación a la amortización	(4.189)	(400)	(4.589)
Traspasos (Nota 6 y 7)	(24.765)	3	(24.762)
A 31 de diciembre de 2015	(102.566)	(5.862)	(108.428)
Importe neto en libros			
Coste	204.144	6.319	210.463
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(73.612)	(5.465)	(79.077)
A 31 de diciembre de 2014	130.532	854	131.386
Coste	267.379	6.315	273.694
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(102.566)	(5.862)	(108.428)
A 31 de diciembre de 2015	164.813	453	165.266

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.

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

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 pasan a cumplir la condición de inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler.

En el ejercicio 2014 se traspasaron 8.655 miles de euros de valor neto contable de inversiones inmobiliarias al inmovilizado material correspondiente al valor de unos aparcamientos que pasan a estar afectos a la actividad aeroportuaria.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2015	2014
Ingresos derivados de rentas	57.203	57.927
Gastos directos de explotación	(35.857)	(37.928)

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

	31 de diciembre 2015	31 de diciembre de 2014
Terrenos	301.359	363.201
Construcciones	489.615	468.475
Total	790.974	831.676

El Grupo está realizando una revisión del portfolio inmobiliario 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 del Grupo 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.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

9 Inversiones en asociadas

El detalle y movimiento a 2015 y 2014 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

							2015
	Valor inicial de la participación	Altas/Bajas	Aportación resultados ejercicios	Dividendos recibidos	Diferencias de conversión (Nota 18.b)	Otros	Valor final de la participación
SACSA (*)	3.555	-	2.163	(1.621)	(460)	(418)	3.219
AMP	69.687	-	8.378	(8.927)	(1.682)	-	67.456
AEROCALI (**)	4.410	-	3.471	-	(1.029)	(148)	6.704
Total	77.652	-	14.012	(10.548)	(3.171)	(566)	77.379

(*) "Otros" incluye un ajuste, en Patrimonio, de homogeneización a Normativa Internacional derivado de la primera presentación de las Cuentas Anuales de SACSA bajo Normativa Internacional en Colombia, siendo el balance de apertura el 1 de enero de 2014.

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

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

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

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

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

Durante el primer semestre de 2015 se ha liquidado la Sociedad RAESA (véase Nota 2.2).

AMP participa en un 17,4% en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual ha formalizado con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L. ("DCA") a Abertis por USD\$190.8 millones.

DCA tiene una participación del 74.5% en la sociedad MBJ Airports Limited ("MBJA"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14.77% en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sangster International Airport es el principal aeropuerto de Jamaica y está ubicado en la ciudad de Montego Bay, justo en el centro del corredor turístico de Negril a Ocho Ríos, donde se concentra el 90% de la capacidad hotelera de la isla. Durante 2014 atendió a un total de 3.6 millones de pasajeros, el 99.0% internacional. Los ingresos totales durante el 2014 fueron de USD\$59.0 millones, con un EBITDA del ejercicio de USD\$23.5 millones.

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 (Véase Nota 17). Teniendo en cuenta el impacto fiscal diferido, estos ajustes supusieron un impacto neto en la valoración de los activos aportados a través de la Aportación no dineraria descrita en la Nota 1 de 16.486 miles de euros, lo que, en aplicación del mecanismo de ajuste explicado en dicha nota, motivó un aumento por dicha cantidad en el préstamo con ENAIRE.

La información auditada expresada bajo NIIF relativa a las empresas asociadas a fecha 31 de diciembre 2015 y 2014 valoradas en euros al tipo de cambio correspondientes de cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2015:						
- SACSÁ	Colombia	35.688	27.193	26.496	5.707	37,89%
- AMP	México	203.957	7.944	13.144	25.137	33,33%
- AEROCALI	Colombia	29.917	16.509	34.579	6.942	50,00%
31 diciembre 2014:						
- RAESA	España	1.514	1	-	295	48,99%
- SACSÁ	Colombia	25.592	16.211	26.860	4.963	37,89%
- AMP	México	217.084	14.381	11.010	21.015	33,33%
- AEROCALI	Colombia	18.453	9.632	30.711	6.376	50,00%

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Activo no corriente	195.297	207.054
Activo corriente	8.660	10.030
Pasivo no corriente	-	3.510
Pasivo corriente	7.944	10.871
Ingresos ordinarios	13.144	11.010
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	25.137	21.015
Resultado global total	25.137	21.015

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10 (a) Instrumentos financieros por categoría

31 de diciembre de 2015				
	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Disponibles para la venta	Total
Activos en balance				
Activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	-	-	4.823	4.823
Instrumentos financieros derivados	-	1.280	-	1.280
Otros activos financieros	54.241	-	-	54.241
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	397.730	-	-	397.730
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	556.741	-	-	556.741
Total	1.008.712	1.280	4.823	1.014.815

31 de diciembre de 2015			
	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	9.929.747	9.929.747
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	28.672	28.672
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	73.903	-	73.903
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	302.195	302.195
Total	73.903	10.260.614	10.334.517

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

71

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2014		
	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance			
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	10.994.023	10.994.023
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	29.638	29.638
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	10.989	-	10.989
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	291.311	291.311
Total	10.989	11.314.972	11.325.961

10 (b) Calidad crediticia de los activos financieros

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

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
	2015	2014
CIENTES		
Cientes con calificación crediticia externa (<i>Fuente Reuters</i>)		
BBB	6,9	2,9
BB+	3,8	1,6
B	1,5	-
Cientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	14	1,9
Grupo 2	298	268,4
Grupo 3	-	-

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11 Activos financieros disponibles para la venta

	31 de diciembre de	
	2015	2014
A 1 de enero	4.823	4.908
Pérdida por deterioro	-	(85)
A 31 de diciembre	4.823	4.823

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

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital		Titular de la Participación
		2015	2014	
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	11,76	11,76	Aena, S.A.
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	Gestión de activos financieros del grupo aeroportuario TBI.	10	10	Aena Desarrollo Internacional, S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional, S.A.

El valor de las participaciones 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2015	2014
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	180	180
Airport Concessions and Development Limited (ACDL) 10, Upper Bank St- London – U.K.	4.476	4.476
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse – Francia	167	167
	4.823	4.823

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En los ejercicios 2015 y 2014, Airport Concessions and Development Limited (ACDL), se encuentra sin actividad y en proceso de liquidación tras completar en el ejercicio 2013, y a través de su filial TBI, la venta de los aeropuertos de Cardiff, Belfast Internacional y Stockholm Skavsta, London Luton Airport, las concesiones de terminal del aeropuerto de Orlando Sanford y del negocio de gestión aeroportuaria de TBI en Estados Unidos.

Está pendiente de llevarse a cabo la liquidación de la sociedad ACDL, la cual se espera se realice en 2016 procediendo a distribuir el excedente de caja vía reparto de dividendos a sus accionistas.

En el ejercicio 2015 el Grupo recibió un dividendo de Europea Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 250 miles de euros (2014: 250 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los activos financieros disponibles para la venta están denominados en las siguientes monedas para 2015 y 2014:

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Libras	4.476	4.476
Euros	347	347
Total	4.823	4.823

Los activos financieros disponibles para la venta incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

12 Instrumentos financieros derivados

	31 de diciembre de		
	2015		2014
	Activos	Pasivos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	-	72.217	-
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo ENAIRE	-	1.686	6.808
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	1.280	-	4.181
Total	1.280	73.903	10.989
Menos parte no corriente:			
Permutas de tipo de interés - coberturas flujos de efectivo	-	31.547	5.817
Parte corriente	-	31.547	5.817
Parte no corriente	1.280	42.356	5.172

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el que se muestra en el cuadro anterior.

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

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

Permutas de tipo de interés

- Derivados imputados a Aena, S.A. desde ENAIRE

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

A 31 de diciembre de 2015, los tipos de interés fijo por permuta varían entre un 0,98% y 2,57% (2014: 0,98% a 2,57%) y los principales tipos de interés variable son EURIBOR 3 Meses y 6 Meses. Estos préstamos y derivados de la matriz tienen como destino la financiación de los aeropuertos y por tanto, la matriz imputa al Grupo los costes por intereses y amortizaciones de los mismos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sus principales características a 31 de diciembre de 2015 y a 31 de diciembre de 2014 son las siguientes:

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

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	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
151	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	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2014 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
1.636	5.172

– Derivados de Aena, S.A.

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. El tipo fijo medio del derivado, incluido spreads sobre Euribor a 3 y 6 meses ha sido 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	15/06/2026	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:

75

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Durante el ejercicio 2015 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados espejo 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) (véase Nota 30).

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

Los importes del principal nacional del total de los contratos de permuta de tipo de interés que figuran en el balance de la Sociedad Aena S.A, pendientes a 31 de diciembre de 2015, ascienden a 4.095.596 miles de euros (2014: 243.623 miles de euros).

- Derivados LLAH III

El contrato de préstamo con entidades de crédito (Nota 20) exigía que el 70% del nominal de los préstamos se cubriese a tipo fijo. Sobre la Deuda con entidades de crédito mencionada en dicha Nota, la participada LLAH III ha contratado diversos swaps de tipos de interés. Dichos swaps son de tipo de interés fijo al 1,8525% contra tipo de interés variable. A 31 de diciembre de 2015 el valor reconocido en activo asciende a 1.280 miles de euros, con las siguientes características:

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

El valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31 de diciembre de 2014 asciende a 4.181 miles de euros, con las siguientes características:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Instrumentos financieros de cobertura contable (tipo de cambio)

Al cierre del ejercicio 2015, no existe ningún instrumento financiero de cobertura de tipo de cambio.

El Grupo designó como cobertura contable de flujos de efectivo entre los pagos (reembolsos) del préstamo suscrito por Aena Desarrollo Internacional en U.S. \$ con el BSCH y los flujos monetarios, en dólares estadounidenses (U.S. \$), cobros que la Sociedad recibe en U.S. \$ por la prestación de determinados servicios, en virtud de los diversos contratos para la gestión de los aeropuertos mexicanos. Aena Desarrollo Internacional registró, hasta su cancelación en octubre de 2014, los cambios de valor razonable (por tipo de cambio de cierre) de este instrumento de cobertura contable en la cuenta "Operaciones de cobertura" del epígrafe "Patrimonio neto" del balance al 31 de diciembre 2014 adjunto, cuyo detalle es el siguiente:

- Ejercicio 2014:

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

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

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

13 Clientes y otras cuentas a cobrar

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	449.012	391.108
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(121.742)	(126.565)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	327.270	264.543
Clientes partes relacionadas (Nota 33)	2.871	2.803
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	46.318	218.877
Deudores varios y otros activos (*)	20.742	27.204
Personal	529	1.466
Activo por impuesto corriente	107.840	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	16.973	43.636
Total	522.543	558.529
Menos parte no corriente	-	55.252
Parte corriente	522.543	503.277

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

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

A 31 de diciembre de 2015 existen en este epígrafe 34.505 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 32.131 miles de € denominados en libras esterlinas (2014: 27.703 miles de € denominados en libras esterlinas).

A 31 de diciembre de 2015, las cuentas a cobrar de clientes pendientes de vencimiento y no provisionadas ascienden a 298.858 miles de euros (2014: 221.083).

A 31 de diciembre de 2015, había cuentas a cobrar de clientes por importe de 28.412 miles de euros (2014: 43.460) que estaban vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Hasta 3 meses	23.472	37.521
Entre 3 y 6 meses	1.837	1.674
Más de 6 meses	3.103	4.265
	28.412	43.460

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Entre 3 y 6 meses	34	-
Más de 6 meses	121.708	126.565
	121.742	126.565

El importe de la provisión por deterioro de las cuentas a cobrar de clientes y de otras cuentas a cobrar es de 121.742 miles de euros (126.565 miles de euros a 31 de diciembre de 2014).

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Saldo inicial	126.565	129.352
Alta combinación negocio LLAH III	-	120
Provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar (Nota 29)	(5.491)	11.789
Reversión de Importes no utilizados (Nota 29)	-	(19.906)
Otros movimientos	6	(624)
Ajuste apremio	662	5.834
A 31 de diciembre	121.742	126.565

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

Adicionalmente a la variación positiva de 5.491 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 8.853 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.

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

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

El epígrafe de Otros créditos con las Administraciones Públicas recoge al 31 de diciembre de 2015 un importe de 10.790 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2014: 27.226). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2015 y 2014 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el epígrafe de Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas se recoge, principalmente, el crédito que Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. mantienen con ENAIRE en concepto de bases imponibles negativas, pagos a cuenta no compensados y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del Impuesto de Sociedades del período. A 31 de diciembre de 2015 la cuenta a cobrar por el total de estos conceptos asciende a 52.402 miles de euros (50.217 miles de euros procedentes de la Sociedad dominante Aena, S.A. que corresponden a pagos a cuenta del impuesto de sociedades del 2014 no compensados a la fecha de cierre de estas cuentas anuales consolidadas y que aún no han sido cobradas a enero de 2016 y 2.185 miles de euros correspondientes a Aena Desarrollo Internacional, S.A; de esta última cantidad 1.274 miles de euros proceden de la ruptura fiscal (Nota 21) y el resto del movimiento del impuesto de sociedades del ejercicio 2015) y -6.084 miles de euros de saldos que surgen en consolidación contable. A 31 de diciembre de 2014: 59.085 miles de euros corresponden a pagos a cuenta no compensados del ejercicio 2013, íntegramente cobrados en enero de 2015, 55.252 miles de euros a pagos a cuenta no compensados del ejercicio 2014, 63.548 miles de euros a deducciones pendientes de aplicación (véase Nota 21), 45.563 miles de euros a bases imponibles negativas pendientes de aplicación, así como 1.513 miles de euros de saldos fiscales por el efecto de la consolidación fiscal de Aena Desarrollo Internacional, S.A. frente a la Sociedad dominante última y -6.084 miles de euros de saldos que surgen en consolidación contable.

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

14 Existencias

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Materias primas y otros aprovisionamientos	6.771	7.393
Anticipos a proveedores	1.774	1.746
Total existencias	8.545	9.139

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados 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 última ENAIRE.

15 Efectivo y equivalentes al efectivo

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Caja y bancos	556.741	217.305
Depósitos en entidades a corto plazo	-	73.000
Efectivo y equivalentes al efectivo	556.741	290.305

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. A 31 de diciembre de 2015 y 2014 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Caja y bancos en dólares estadounidenses (USD)	223	6
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	16.532	15.901

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

16 Capital social y prima de emisión

Las variaciones en el número de acciones y en el Importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad durante los ejercicios 2015 y 2014 son los siguientes:

	Nº de acciones	Capital social (miles de euros)	Prima de emisión (miles de euros)	Total (miles de euros)
A 31 de diciembre de 2015	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868
A 31 de diciembre de 2014	150.000.000	1.500.000	1.100.868	2.600.868

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

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

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

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 ¹	11,32%

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17 Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2014	-	450.533	450.533
Beneficio del ejercicio	58.008	420.610	478.618
Otros movimientos	-	1.079	1.079
A 31 de diciembre de 2014	58.008	872.222	930.230
Beneficio del ejercicio	45.217	788.320	833.537
Otros movimientos	-	(333)	(333)
A 31 de diciembre de 2015	103.225	1.660.209	1.763.434

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 el importe de la Reserva Legal es una Reserva indisponible.

A 31 de diciembre de 2015 el epígrafe de otros movimientos recoge, principalmente, un importe de -418 miles de euros procedente de una homogeneización NIIF en el patrimonio de SACS, contrarrestado por una reclasificación de 107 miles de euros de las Reservas actuariales de Aena a 31 de diciembre de 2014 incluidas en este epígrafe y que en 2015 se detallan en el apartado de Ganancias y Pérdidas actuariales dentro del epígrafe Otras reservas.

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

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2015 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros 2015
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	811.676
Aplicación:	
Dividendos	406.500
Reserva Legal	81.168
Reserva de Capitalización	42.406
Reserva Voluntaria	281.602

La Sociedad dominante 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, 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 Sociedad dominante 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Reserva Legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio se destine a Reserva Legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

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

Con la propuesta de aplicación del resultado de 2015, el importe de la Reserva Legal quedaría establecido en 183.494 miles de euros, un 61,16% 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 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:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	452.169
Distribución:	
Reserva Legal	45.217
Reserva Voluntaria	406.952

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a la limitación de que sólo podrán repartirse dividendos si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social.

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18 Intereses minoritarios y Otras reservas

a) Intereses minoritarios

La composición de los intereses minoritarios es como sigue:

	Segmento	País	% Aena	2015	2014
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	51%	56.399	62.063
				56.399	62.063

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2015 y 2014 ha sido el siguiente:

	LLAH III	Total
A 1 de enero de 2014	-	-
Alta por combinación de negocio (Nota 2.2)	74.200	74.200
Distribución de dividendos	(6.544)	(6.544)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	67.656	67.656
Resultado del período	(2.921)	(2.921)
Otro resultado global del ejercicio	(2.672)	(2.672)
Resultado global total del ejercicio	(5.593)	(5.593)
A 31 de diciembre de 2014	62.063	62.063
Distribución de dividendos	(10.727)	(10.727)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	(10.727)	(10.727)
Resultado del período	(2.752)	(2.752)
Otro resultado global del ejercicio	7.815	7.815
Resultado global total del ejercicio	5.063	5.063
A 31 de diciembre de 2015	56.399	56.399

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2014		(5.735)	-	(5.871)	(668)	(12.274)
Cobertura flujo de efectivo		(5.577)	-	-	-	(5.577)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(3.330)	-	-	(3.330)
Efecto fiscal		903	646	-	-	1.549
Transferencias a la cuenta de resultados		4.794	-	(2.199)	-	2.595
Efecto fiscal		(1.438)	-	-	-	(1.438)
Cobertura flujo de efectivo - asociadas		-	-	-	668	668
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(609)	-	(609)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	3.559	-	3.559
A 31 de diciembre de 2014		(7.053)	(2.684)	(5.120)	-	(14.857)
Cobertura flujo de efectivo		(91.769)	-	-	-	(91.769)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	4.363	-	-	4.363
Efecto fiscal		23.594	(1.058)	-	-	22.536
Otros movimientos	17	-	(107)	-	-	(107)
Transferencias a la cuenta de resultados		25.203	-	-	-	25.203
Efecto fiscal		(7.057)	-	-	-	(7.057)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(3.171)	-	(3.171)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	4.439	-	4.439
A 31 de diciembre de 2015		(57.082)	514	(3.852)	-	(60.420)

Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2015			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	(50.029)	430	(49.599)
Diferencias de conversión	1.268	4.265	5.533
Ganancias y pérdidas actuariales	3.305	3.120	6.425
Total	(45.456)	7.815	(37.641)
31 de diciembre de 2014			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo	(1.318)	(1.398)	(2.716)
Participación en otro resultado global de asociadas	668	-	668
Diferencias de conversión	751	1.307	2.058
Ganancias y pérdidas actuariales	(2.684)	(2.581)	(5.265)
Total	(2.583)	(2.672)	(5.255)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19 Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Proveedores	178	916
Acreedores varios	181.253	188.022
Acreedores partes relacionadas (Nota 33)	32.882	33.904
Proveedores de inmovilizado	58.785	40.455
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 33)	1.636	1.212
Personal	27.461	26.802
Pasivo por impuesto corriente	4.457	-
Seguridad Social y otros impuestos	21.070	19.219
Anticipos de clientes	111.966	78.659
	439.688	389.189

En el ejercicio 2015 se incluyen en este epígrafe 62.985 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2014: 37.234 miles de euros).

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

El 14 de febrero de 2013, Aena, 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, a 31 de diciembre de 2015 el anticipo a corto plazo asciende a 53.852 miles de euros (2014: 34.415 miles de euros), y el anticipo a largo plazo que se incluye en el epígrafe Otros pasivos a largo plazo, asciende a 159.993 miles de euros (2014: 197.802 miles de euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información sobre el periodo medio de pago de Aena, S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.A. es la siguiente:

	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 = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

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.

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

	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	886.343
Total pagos pendientes	93.480

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 al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20 Deuda financiera

	31 de diciembre de	
	2015	2014
No corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 33)	8.309.601	9.456.390
Préstamos con entidades de crédito	297.164	281.781
Préstamos con accionistas LLAH III	62.953	58.976
Pasivos por arrendamiento financiero	26.592	27.625
Otros pasivos financieros	64.174	47.793
	8.760.484	9.872.565
Corriente		
Préstamos con ENAIRE (Nota 33)	1.150.231	1.102.009
Préstamos con entidades de crédito	11.421	8.955
Préstamos con accionistas LLAH III	482	455
Pasivos por arrendamiento financiero	2.080	2.013
Otros pasivos financieros	33.721	37.664
	1.197.935	1.151.096

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2015	2014	2015	2014
Deuda financiera con el Grupo	8.309.601	9.456.390	8.052.886	8.870.632
Préstamos con entidades de crédito	297.164	281.781	297.164	281.781
Préstamos con accionistas LLAH III	62.953	58.976	62.953	58.976
Pasivos por arrendamiento financiero	26.592	27.625	26.592	27.625
Otros pasivos financieros	64.174	47.793	64.174	47.793
Total	8.760.484	9.872.565	8.503.769	9.286.807

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 15.03.2016 y se han renegotiado a la baja "spreads" para un importe pendiente de deuda a 30.11.2015 de 613.239 miles euros. También se ha ampliado el plazo de vencimiento de préstamos por 300.000 miles euros desde 28.12.2018 a 15.12.2020.

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

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. A 31 de diciembre de 2015 no se ha dispuesto de ninguna de ellas, de forma que se han pagado en 2015 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 "Clientes y otras cuentas a cobrar" del Activo del balance, concretamente dentro de Deudores varios y otros activos.

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)	EURIBOR	SPREAD	VENCIMIENTO
POPULAR	100.000.000	1M	0,70	Julio 2017
BANKINTER	100.000.000	1M	0,75	Julio 2017
KUTXA BANK	50.000.000	1M	0,80	Julio 2017
SABADELL	100.000.000	1M	0,85	Julio 2017
UNICAJA	100.000.000	1M	0,90	Julio 2017
TARGO BANK	50.000.000	1M	0,90	Julio 2017
SOCIETE GENERAL	100.000.000	1M	0,93	Julio 2017
SANTANDER	100.000.000	1M	0,93	Julio 2017
CAIXA	200.000.000	1M	0,97	Julio 2017
BBVA	100.000.000	1M	0,98	Julio 2017
1.000.000.000				

Todos los importes se encuentran sin disponer.

(a) Deuda financiera con Matriz (Nota 33)

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que Aena S.A se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la Deuda del Ente Público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. En Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autorizó a la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena, S.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 han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pueda afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena S.A. como obligado solidario junto a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteran las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscrito con Aena, S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.). Las cláusulas principales que han sido objeto de modificación se resumen a continuación:

98

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- El carácter solidario de las prestatarias, la Entidad Pública Empresarial “ENAIRES” y Aena, S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49%.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de 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 firma 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 Aeropuertos, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En virtud de dicha novación, las Partes acuerdan modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por Entidad Pública Empresarial "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 por parte de la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES".

En el proceso de novación de la deuda las partes convienen expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los Acuerdos de Financiación, los pagos que por cualquier concepto se deban hacer al amparo de dichos Acuerdos de Financiación, serán hechos por la Entidad Pública Empresarial "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 modifican 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, salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer los correspondientes acciones procesales a los que Aena esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- d) Embargos generalizados de bienes de Aena y/o ENAIRES.
- e) La constitución por parte de ENAIRES y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRES (con excepción de Aena y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
- f) La constitución por Aena y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
- g) 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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 (ver Nota 7).

- 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 de sus obligaciones bajo el Contrato de Reconocimiento de Deuda:

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

El desglose 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):

Entidades Financieras	Importe
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
TOTAL Co-acreditada	9.838.351

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 a 31 de diciembre de 2015 asciende a un importe de 9.443.910 miles de euros (96% del total deudaa co-acreditada).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, Aena no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance a 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 mayoritario por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2015, es el siguiente:

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

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

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

En el ejercicio 2015, el total de Deudas con Entidades de crédito asciende a 308.585 miles de euros (307.918 miles de euros pertenecientes a LLAH III, y 667 miles de euros a ADI), de los cuales 297.164 miles de euros son deuda no corriente (296.831 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 333 miles de euros a ADI) y 11.421 miles de euros son deuda corriente (11.087 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 334 miles de euros a ADI).

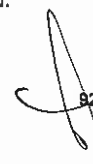
En el ejercicio 2014, el total de Deudas con Entidades de crédito asciende a 290.736 miles de euros (289.735 miles de euros pertenecientes a LLAH III, y 1.001 miles de euros a ADI), de los cuales 281.781 miles de euros son deuda no corriente (281.114 miles de euros pertenecientes a LLAH III y 667 miles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

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Miles de Euros (ADI)	667	1.001
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	307.918	289.735

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 46.384 (2014: 48.633 miles de libras).

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



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

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

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

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

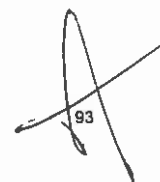
Según se indica en la Nota 2.2. a), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional, S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11% del capital de LLAHIII el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

-Por la opción del 11%: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).

-Por el 51% del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aeroft en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe de Préstamos con entidades de crédito y préstamos con accionistas LLAHIII corresponde únicamente a la deuda de LLAHIII con bancos y Aeroft.

Con fecha 26 de Febrero de 2015, el Consejo de Administración de London Luton Airport Holdings, decidió la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 285 millones de libras (préstamo “bullet” a 5 años de 220 millones de libras con vencimiento el 27 de noviembre del 2018, línea crediticia de 50 millones de libras para inversiones, y póliza de crédito de 15 millones de libras para circulante), así como la reestructuración del swap de tipos de Interés existente por 154 millones de libras (ver Nota 10.b), con la finalidad de:

- Extender el vencimiento del préstamo bancario y de los swaps,
- Disminuir el coste financiero del préstamo,



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Incrementar la línea crediticia para inversiones con objeto de reflejar las necesidades de negocio del aeropuerto,
- Aumentar la flexibilidad financiera.

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

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

Las principales características de la nueva financiación y su comparación con la existente previamente se detallan a continuación:

	Financiación existente	Nueva financiación	Comentario
Facilidades crediticias	£220m Préstamo “bullet” £50m Póliza Inversión £15m Póliza crédito	£228m Préstamo “bullet” £75m Póliza inversión £15m Póliza crédito	Incremento del préstamo para pagar costes de refinanciación. Incremento de la línea para Inversiones, para reflejar las necesidades del negocio y proporcionar flexibilidad financiera.
Plazo de vencimiento	5 años	7 años	El nuevo plazo de vencimiento implica el diferimiento en el pago por 3,5 años
Diferencial	Año 1: 250bps Año 2: 250bps Año 3: 275bps Año 4: 300bps Año 5: 325bps	Año 1: 165bps Año 2: 175bps Año 3: 185bps Año 4: 195bps Año 5: 200bps Año 6: 225bps Año 7: 250bps	Mejora significativa del coste financiero. El diferencial promedio de la nueva financiación, si mantenida a vencimiento, es 200 bps, la cual, a pesar del mayor plazo de vencimiento, es más barato que la financiación previa que tenía un diferencial remanente promedio próximo a 300 bps.
“Covenant” Deuda neta/EBITDA	Jun 15: 8.0x Dec 15: 7.5x Jun 16: 7.5x Dec 16: 7.5x Jun 17: 7.5x Dec 17: 7.0x Jun 18: 7.0x	2015: 8.25x 2016: 8.25x 2017: 7.5x 2018: 7.0x 2019: 6.5x 2020: 6.5x 2021: 6.0x	Ampliación de los ratios para proporcionar mayor flexibilidad financiera.
“Covenant” Cobertura de Intereses	2015 - 2016: 1.25x 2017: 1.3x	2015 – 2021: 1.25x	Eliminación del incremento de 2017 hasta 1,3, aumentando la flexibilidad financiera.

Durante el ejercicio 2015 se ha dispuesto de 8 millones de libras de la facilidad crediticia para financiar inversiones, en tanto que se ha reembosado 6,5 millones de libras de la póliza para necesidades de circulante.

(c) Pasivos por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 el Grupo tenía suscritos contratos de arrendamiento financiero de un sistema automatizado de inspección en vuelo (consola), de una central de cogeneración eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto London Luton, que se encuentran registrados como “inmovilizado material” del balance consolidado a 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Libras Esterlinas	11.226	10.180

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

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
– Menos de un año	2.080	2.306
– Entre 1 y 5 años	8.617	10.389
– Más de 5 años	17.975	16.943
Total	28.672	29.638

(d) Otros pasivos financieros

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

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(importes en miles de euros salvo otra indicación)

21 Impuestos diferidos

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	96.125	73.356
– Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	31.751	28.773
	127.876	102.129
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	110.200	118.664
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	8.561	8.742
	118.761	127.406
Activos por impuesto diferido (neto)	9.115	(25.277)

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

	2015	2014
A 1 de enero	(25.277)	76.017
Impuesto cargado/abonado en cuenta de resultados	(2.112)	36.072
Impuesto cargado/abonado relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 18)	14.259	2.429
Ajuste valorativo Ley 27/2014 contra resultado	19.367	(15.931)
Alta por combinación de negocios LLAH III	-	(124.920)
Alta por ruptura grupo fiscal	100.734	-
Utilización de créditos	(101.668)	-
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado	10.578	-
Reclasificaciones	2.497	-
Diferencias de cambio	(8.267)	-
Otros	(996)	1.056
A 31 de diciembre	9.115	(25.277)

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

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Otros	Total
A 1 de enero de 2014	-	196	196
Alta por combinación de negocios LLAH III	126.526	-	126.526
Otros	-	684	684
A 31 de diciembre de 2014	126.526	880	127.406
A 1 de enero de 2015	126.526	880	127.406
Reclasificaciones	2.391	-	2.391
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(8.684)	-	(8.684)
Cargo a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	(10.768)	-	(10.768)
Diferencias de cambio	8.416	-	8.416
A 31 de diciembre de 2015	117.881	880	118.761

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Derivados	Créditos por deducciones	Créditos B.I.N	Otros	Total
A 1 de enero de 2014	48.627	6.623	2.696	-	-	18.267	76.213
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	36.097	(2.994)	-	-	-	2.969	36.072
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	1.164	-	-	1.265	2.429
Alta por combinación de negocios LLAH III	-	-	-	-	-	1.607	1.607
Ajustes valorativos Ley 27/2014	(13.012)	(595)	(185)	-	-	(2.139)	(15.931)
Otros	-	-	-	-	-	1.739	1.739
A 31 de diciembre de 2014	71.712	3.034	3.675	-	-	23.708	102.129
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(4.221)	825	-	-	-	(7.400)	(10.796)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	18.522	-	-	(1.548)	16.974
Alta por ruptura grupo fiscal (Nota 31)	-	-	-	63.548	37.186	-	100.734
Utilización créditos (N.31)	(934)	-	-	(63.548)	(37.186)	-	(101.668)
Efecto Ley 27/2014 a Rdo.	20.505	(993)	-	-	-	(145)	19.367
Cargo a resultados cambio tipos en Inglaterra	-	-	-	-	-	(190)	(190)
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra	-	-	(89)	-	-	(511)	(600)
Reclasificaciones	-	-	-	-	-	4.888	4.888
Otros (*)	(76)	(1.084)	-	-	-	163	(997)
Efecto Ley 27/2014 a PN	-	-	(2.115)	-	-	1	(2.114)
Diferencias de cambio	-	-	18	-	-	131	149
A 31 de diciembre de 2015	86.986	1.782	20.011	-	-	19.097	127.876

(*) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades de 2014 presentada en 2015.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2015 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2014	Importe reconocido en 2015	Importe registrado generado en 2015	Importe aplicado
Deducciones en Canarias por Inversiones Activos Fijos	2011	2016	25.769	8.642	-	(34.411)
	2012	2017	37.779	-	-	(37.779)
	2014	2019	-	-	38.884	(38.884)
Deducción doble imposición internacional	2015	2026	-	-	585	(585)
Recuperación 30% no deducibilidad	2015	-	-	-	934	(934)
Total			63.548	8.642	40.403	(112.593)

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

(2) Deducción en Canarias por Inversiones en activos fijos, el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30% ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades, Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización; deducción por donaciones, período de 10 años para su utilización; resto de Deducciones, art. 39 Ley Impuesto sobre Sociedades establece un límite de 15 años, excepto para la Deducción de I+D+I en la que se establece un límite de 18 años.

En la columna "Importe reconocido en 2015" se reflejan 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.

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

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

(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	Año Vencimiento	Importe pendiente al 31.12.2013	Importe reconocido en 2014	Importe registrado generado en 2014	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2014
	2009	2014	-	5.448	-	(5.448)	-
Deducciones en	2010	2015	57.386	-	-	(57.386)	-
Canarias por	2011	2016	42.744	-	-	(16.975)	25.769
Inversiones en	2012	2017	38.791	(1.012)	-	-	37.779
activos fijos	2014	2019	-	-	14.450	(14.450)	-
Deducciones en	2006	2021	129	-	-	(129)	-
Canarias por	2007	2022	126	-	-	(126)	-
aportaciones a	2008	2023	122	-	-	(122)	-
planes de	2009	2024	113	-	-	(113)	-
pensiones	2010	2025	66	-	-	(66)	-
Deducciones	2006	2021	730	(730)	-	-	-
medioambientales	2007	2022	771	(771)	-	-	-
Doble Imposición	2011	2018	220	-	-	(220)	-
Interna	2012	2019	28	-	-	(28)	-
	2008	2019	308	(308)	-	-	-
	2009	2020	268	-	-	(268)	-
Deducciones	2010	2021	312	-	-	(312)	-
doble Imposición	2011	2022	350	-	-	(350)	-
Internacional	2012	2023	484	-	-	(484)	-
	2013	2024	450	(69)	-	(381)	-
	2014	2024	-	-	425	(425)	-
	2006	2021	252	(252)	-	-	-
	2007	2022	179	(179)	-	-	-
	2008	2023	148	-	-	(148)	-
Planes de	2009	2024	102	-	-	(102)	-
pensiones	2010	2025	58	-	-	(58)	-
Fomento empleo							
minusválidos	2012	2027	167	-	-	(167)	-
	2013	2028	-	43	-	(43)	-
I+D+i	2012	2030	321	-	-	(321)	-
	2013	2031	-	80	-	(80)	-
Edición libros	2012	2027	1	-	-	(1)	-
	2006	2021	330	(330)	-	-	-
	2007	2022	277	(277)	-	-	-
	2008	2023	329	-	-	(329)	-
	2009	2024	136	-	-	(136)	-
	2010	2025	43	-	-	(43)	-
Formación	2011	2026	4	-	-	(4)	-
profesional	2012	2027	3	-	-	(3)	-
	2013	2028	-	2	-	(2)	-
	2011	2021	7	-	-	(7)	-
	2012	2022	23	-	-	(23)	-
Donaciones	2013	2023	-	21	-	(21)	-
Total			145.778	1.666	14.875	(98.771)	63.548

Según se indica en la Nota 2.18, la salida a Bolsa de la Sociedad en febrero de 2015 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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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, 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 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 (Nota 13).

22 Prestaciones a los empleados

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Obligaciones en balance para:		
- Premios de permanencia	7.579	7.861
- Premios de jubilación anticipada	405	402
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	23.154	32.513
Pasivos por prestaciones a los empleados	31.138	40.776
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	6
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en balance	31.138	40.782
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 27):		
- Premios de permanencia	8	1.638
- Premios de jubilación anticipada	25	(40)
- Planes de pensiones de aportación definida	6	8
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	4.303	894
	4.342	2.500
Revalorizaciones para:		
- Premios de permanencia	(567)	779
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAH III	(11.553)	6.563
- Premios de jubilación anticipada	(77)	149
	(12.197)	7.491

(a) Premios de permanencia

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

100

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2015	2014
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	7.579	7.861
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	7.579	7.861
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el balance	7.579	7.861

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

	Valor actual de obligación	Total
A 1 de enero de 2014	6.618	6.618
Gasto/(Ingreso) por intereses	198	198
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	661	661
	859	859
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	779	779
- Pagos del plan:	-	-
- Pagos de prestaciones	(395)	(395)
A 31 de diciembre de 2014	7.861	7.861
Gasto/(Ingreso) por intereses	132	132
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	575	575
	707	707
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(567)	(567)
	(567)	(567)
- Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	(422)	(422)
A 31 de diciembre de 2015	7.579	7.579

El gasto contable estimado relativo a los planes de prestaciones premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 ascienden a 140 miles de euros. (2014 : 707 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2016 asciende a 691 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 15,32 años.

10

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(b) Premios de jubilación anticipada

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

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

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

	Valor actual de obligación	Total
A 31 de diciembre de 2014	402	402
Gasto/(Ingreso) por Intereses	8	8
Rendimiento esperado fondos afectos	(2)	(2)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	25	25
	31	31
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(77)	(77)
	(77)	(77)
Extornos (Primas)		
- Extornos	49	49
Pagos del plan:		
- Pagos de prestaciones	-	-
A 31 de diciembre de 2015	405	405

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2014 ha sido el siguiente:

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(c) Planes de pensiones de aportación definida

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

Sin embargo, para los ejercicios 2015 y 2014, la Sociedad no ha efectuado dichas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 36/2014, de 26 de diciembre, y la Ley 22/2013 de 23 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

(d) Planes de pensiones de prestación definida Luton

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

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 31 de diciembre de 2014	131.529	131.529
Alta por combinación de negocios		
Gasto/(Ingreso) por intereses	5.343	5.343
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	4.303	4.303
	9.646	9.646
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(11.553)	(11.553)
	(11.553)	(11.553)
Diferencias de conversión	10.126	10.126
Extornos/(Primas)		
Contribuciones de participantes en el Plan	1.119	1.119
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(3.641)	(3.641)
A 31 de diciembre de 2015	137.226	137.226

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 31 de diciembre de 2014	(99.016)	(99.016)
Alta por combinación de negocios		
Gasto/(Ingreso) por intereses	(4.195)	(4.195)
Rendimiento esperado fondos afectos	3.136	3.136
	(1.059)	(1.059)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales		
Diferencias de conversión	(7.941)	(7.941)
Extornos/(Primas)		
Aportaciones al Plan	(9.552)	(9.552)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	3.496	3.496
A 31 de diciembre de 2015	(114.072)	(114.072)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	23.154	23.154

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el balance consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan en 2014 es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones	Total
A 1 de enero de 2014	-	-
Alta por combinación de negocios	123.442	123.442
Gasto/(Ingreso) por intereses	1.257	1.257
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	894	894
	2.151	2.151
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	6.563	6.563
	6.563	6.563
Diferencias de conversión	230	230
Extornos/(Primas)	-	-
Contribuciones de participantes en el Plan	238	238
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	(1.095)	(1.095)
A 31 de diciembre de 2014	131.529	131.529

	Valor razonable de los activos del Plan	Total
A 1 de enero de 2014	-	-
Alta por combinación de negocios	(93.731)	(93.731)
Gasto/(Ingreso) por intereses	(1.129)	(1.129)
Rendimiento esperado fondos afectos	260	260
	(869)	(869)
Recálculo de valoraciones:		
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-	-
	-	-
Diferencias de conversión	-	-
Extornos/(Primas)	-	-
Aportaciones al Plan	(5.501)	(5.501)
Pagos del Plan		
- Pagos de prestaciones	1.085	1.085
A 31 de diciembre de 2014	(99.016)	(99.016)
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	32.513	32.513

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

Imputaciones a resultados	2015	2014
Gasto/(Ingreso) por intereses	1.148	128
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	4.303	894
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	5.451	1.022

Aena, S.A. y Sociedades Dependientes – Cuentas anuales consolidadas
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2015	2014
Inferior a 1 año	2.356	2.139
De 1 a 2 años	2.427	2.205
De 2 a 5 años	7.727	7.034
Más de 5 años	10.644	21.135
Provisiones para pensiones de prestación definida	23.154	32.513

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

Activos del plan	2015	2014
Acciones Reino Unido	17%	17%
Acciones Resto del Mundo	17%	19%
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	4%	15%
Fondos de Inversión	59%	44%
Efectivo	3%	5%

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

	2015	2014
Hipótesis financieras	(3.449)	6.346
Experiencia	(8.104)	217
A 31 de diciembre	(11.553)	6.563

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

	Impacto en el compromiso de prestación definida		
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,5%	(13.222)	15.381
Tasa de crecimiento de pensiones	0,5%	8.899	(9.422)
		Incremento de un año	Disminución de un año
Esperanza de vida	1 año	2.820	(2.663)

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

(Importes en miles de euros salvo otra Indicación)

23 Provisiones y contingencias

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2015 y 2014 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Plan salidas desvinculación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero de 2015	131.207	74.106	21.959	1.110.328	29.800	24.211	1.391.611
Dotaciones	21.893	11.437	5.064	36.620	50.093	-	125.107
Incremento por descuento	1.022	-	-	-	-	-	1.022
Reversiones/Excesos	(19.253)	(45.693)	(2.544)	(88.780)	(5.470)	(24.211)	(185.951)
Aplicaciones	(6.410)	(5.367)	(7.112)	(24.246)	(23.822)	-	(67.957)
A 31 de diciembre de 2015	128.459	34.483	17.367	1.033.922	50.601	-	1.264.832

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

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de	
	2015	2014
No corriente	1.145.737	1.124.588
Corriente	119.095	267.023
Total	1.264.832	1.391.611

Provisiones 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 (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 €.

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.

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

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los Directores 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 corresponden principalmente a sentencias favorables al Grupo de contenciosos con

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

Provisiones para impuestos

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

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que 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 el Grupo ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año. A 31 de diciembre de 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-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. Esta sentencia dio lugar en dicho ejercicio 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 la 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.

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.

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 resolvió

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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 y evidencias que reducen tanto la superficie en litigio, como el justiprecio a aplicar a la misma. Del total de reversiones de 88.780 miles de euros durante el 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).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge principalmente 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. Al 31 de diciembre de 2015 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a 50.601 miles de euros (31 de diciembre de 2014: 29.800 miles de euros).

Provisiones para plan de salidas y desvinculación voluntaria

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

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

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

A 31 de diciembre de 2014, Aena, S.A. 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.

Pasivos contingentes

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Actuaciones medioambientales

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

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

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

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

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

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

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

El Auto de 2 de diciembre de 2014 ha sido recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del Auto de 2 de diciembre de 2014. Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el TSJ ha accedido a la suspensión interesada de modo que, en el momento presente, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas puede seguir operando en las mismas condiciones en las que lo hacía hasta la fecha, sin que sea necesario iniciar la reducción del número de sobrevuelos que se producen sobre Ciudad Santo Domingo hasta que los mismos sean un 30% inferiores a los existentes en el año 2004. 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.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

Actividades comerciales

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

Reclamaciones de constructoras:

Adicionalmente a lo anterior, al cierre de los ejercicios 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 del Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas en contra de la misma. Los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses del Grupo.

Reclamaciones a Ayuntamientos locales

Al cierre de 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 del Grupo estima que la indemnización sustitutoria no sería significativa.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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. En la actualidad han presentado desistimientos aproximadamente el 76% de las compañías.

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.

Contingencias laborales

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

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

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

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

Adicionalmente, existen procedimientos de impugnación de convocatorias (internas y externas), composición de bolsas de candidatos en reserva y derecho a suscribir contratos, iniciados en 2014 y en los años anteriores, que podrían conllevar la adjudicación de plazas a los reclamantes o su derecho a celebrar contratos. En caso de estimar judicialmente las demandas deberían adjudicarse las plazas a los reclamantes y abonarse los salarios o las diferencias salariales generadas.



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

Otras reclamaciones por líneas aéreas

La Sociedad mantiene reclamaciones y controversias por Incidentes puntuales que han generado desperfectos en aeronaves en los aeropuertos de la red, a fecha 31 de diciembre 2015 la Dirección del Grupo dominante 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 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 35).

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 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.



114

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

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

24 Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2015	2014
1 de enero	650.160	669.351
Adiciones	6.018	27.539
Imputaciones a resultados	(45.928)	(46.730)
31 de diciembre	610.250	650.160

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

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

25 Compromisos

(a) Compromisos medioambientales

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

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2015 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 538.200 miles de euros, cuya amortización acumulada asciende a 197.900 miles de euros (2014: inversiones de carácter medioambiental por importe de 529.500 miles de euros, cuya amortización acumulada ascendió a 181.500 miles de euros).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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:

	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
Total	26.058	28.488

La cuenta de resultados consolidada incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos (en miles de euros):

	2015	2014
Reparaciones y conservación	7.534	7.344
Servicios profesionales independientes	1.421	1.154
Otros servicios exteriores	2.994	3.326
Total	11.949	11.824

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

En relación con el Plan Barajas y en función de lo especificado en las resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, la Sociedad está llevando a cabo el aislamiento acústico de una serie de viviendas en el entorno del aeropuerto de 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 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

(b) Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 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.

(c) Compromisos por arrendamiento operativo

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

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA	Observaciones
Edificio Piovera ⁽¹⁾	Madrid	31/01/2019	3.454	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

(1) La Sociedad hasta el 30 de abril de 2014 por este concepto tiene un acuerdo de prestación de servicios generales con ENAIRE en el que la Aena asume el importe total de la renta anual, y repercute a ENAIRE los costes que le correspondan. A partir del 1 de mayo de 2014 Aena firma el contrato con la propiedad y asume el pago de la renta.

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

	2015	2014
Menos de 1 año	3.595	3.454
Entre 1 y 5 años	7.925	8.611
Total	11.520	12.065

No existen pagos mínimos totales futuros para períodos superiores a cinco años.

(d) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

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

	2015	2014
Menos de 1 año	503.700	511.500
Entre 1 y 5 años	1.784.000	1.902.800
Más de cinco años	53.500	453.100
Total	2.341.200	2.867.400

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

26 Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2015	2014
Otras pérdidas	(1.101)	(1.715)
Otras ganancias	6.614	3.242
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	5.513	1.527

El importe de Otras ganancias de los ejercicios 2015 y 2014 recoge, principalmente, incautaciones de avales, fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

27 Gastos por prestaciones a los empleados

	2015	2014
Sueldos y salarios, incluidos otras Indemnizaciones por despido	282.567	252.475
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 23)	(24.211)	(1.230)
Costes de Seguridad Social	84.601	81.350
Costes por pensiones (Nota 22)	4.309	902
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	33	1.598
Otros gastos sociales	16.612	13.416
Total	363.911	348.511

Como consecuencia de la consolidación por integración global de LLAH III, el epígrafe de “gastos por prestaciones a los empleados”, recoge en el ejercicio 2015 un importe de 40.428 miles de euros frente a los 11.431 miles de euros con origen en dicha participada, por el período transcurrido durante el ejercicio 2014 desde la toma de control.

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 de la sociedad dominante en aplicación del artículo 2 del Real Decreto-ley 20/2012.

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

	31/12/2015 ^(*)			31/12/2014 ^(*)		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	8	2	10	20	4	24
Directivos y Titulados	837	610	1.447	813	592	1.405
Coordinadores	811	285	1.096	844	294	1.138
Técnicos	2.920	1.431	4.351	2.916	1.411	4.327
Personal de apoyo	529	449	978	497	429	926
Totales	5.105	2.777	7.882	5.090	2.730	7.820

(*) En las cifras anteriores se incluye los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2015 ascendió a 756 (2014: 1.283)

118

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Categoría Profesional	2015 ^(*)	2014 ^(*)
Alta Dirección	9	22
Directivos y Titulados	1.442	1.381
Coordinadores	1.114	1.141
Técnicos	4.339	4.368
Personal de apoyo	1.036	944
Total	7.940	7.856

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2015 ascendió a 707 (2014: 1.347).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad está formado por al cierre de 2015 y a fecha de la formulación de las cuentas por 11 hombres y 4 mujeres (2014: 9 hombres y 3 mujeres).

A 31 de diciembre de 2015 cuenta con una plantilla media de 115 empleados con discapacidad (2014: 116).

Por último, con menor impacto económico, en el año 2015 se incluye en el apartado de Sueldos, para aquellos componentes de la Alta Dirección de la Sociedad dominante 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.

28 Otros ingresos de explotación

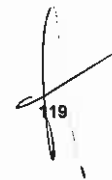
El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

	2015	2014
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	7.046	7.522
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.430	611
Otros ingresos de explotación	8.476	8.133

29 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

	2015	2014
Arrendamientos y cánones	6.083	3.484
Reparación y conservación	252.643	237.891
Servicios profesionales independientes	34.412	28.519
Servicios Bancarios	1.430	1.751
Relaciones Públicas	5.865	3.836
Suministros	102.982	101.459
Otros servicios	137.043	132.442
Seguridad	127.583	105.321
Tributos	153.084	144.698
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (Nota 13)	3.361	(8.117)
Otros gastos de gestión corriente	47.720	9.745
Otros gastos de explotación	872.206	761.029



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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como consecuencia de la consolidación por integración global de LLAH III, el epígrafe de “Otros gastos de explotación”, recoge en el ejercicio 2015 un importe de 94.442 miles de euros frente a los 17.594 miles de euros con origen en dicha participada, por el período transcurrido durante el ejercicio 2014 desde la toma de control.

El incremento en el epígrafe de Otros gastos de gestión corriente se debe, principalmente, a la incorporación al grupo de LLAH III (en el ejercicio 2015 45.793 miles de euros mientras que en el ejercicio 2014 ascendió a 7.097 miles de euros por el período transcurrido durante dicho ejercicio desde la toma de control). En este epígrafe se recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III (ver Nota 7), por importe de 45.447 miles de euros (2014: 4.345 miles de euros).

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.

Destaca el incremento en el epígrafe de Seguridad, la mayor parte debido a la nueva normativa de inspección de equipaje de mano operativa desde el mes de marzo de 2015.

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

30 Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

	2015	2014
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(41.558)	(199.029)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(167.698)	(208.212)
Actualización de provisiones (Nota 23)	(1.162)	(4.358)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Nota 6 y 7)	2.920	5.707
Total gastos financieros	(207.498)	(405.892)
	2015	2014
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 33)	250	250
Otros ingresos financieros	3.842	3.968
Total ingresos financieros	4.092	4.218
	2015	2014
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	2.920	3.178
Deterioro de activos financieros disponibles para la venta (Nota 11)	97	(85)
Plusvalía por puesta a valor razonable participación previa 40% en LLAH III (Nota 2.2)	-	12.416
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo (Nota 12)	(25.203)	(4.922)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	(22.186)	10.587
Gastos financieros netos	(225.592)	(391.087)

Los importes más significativos en los ejercicios 2014 y 2015 corresponden a los gastos financieros por la deuda con ENAIRE.

La disminución en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros” se debe, principalmente, a que el Grupo ha registrado en 2015 un importe de 9.922 miles de euros (en 2014 un importe de 191.119 miles de euros) en concepto de intereses de demora relativos a contenciosos expropiatorios, cuya provisión asociada se describe en la Nota 23. Adicionalmente, como consecuencia de la consolidación por integración global de LLAH III, dicho epígrafe, recoge,

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

desde la toma de control, 5.521 miles de euros en el ejercicio 2014 frente a los 20.478 miles de euros en el ejercicio completo de 2015.

La disminución en “Gastos financieros por préstamos con ENAIRE” se debe a 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 por la política de revisión de tipos de interés de préstamos BEI que se está llevando a cabo.

También como consecuencia de dicha consolidación global, en la partida de “Otros ingresos/(gastos) financieros netos” se recogieron 12.416 miles de euros en 2014 como plusvalía en la puesta a valor razonable de la participación previa del 40%, y 2.199 miles de euros de diferencias de cambio positivas, por la aplicación a resultados de la diferencia de conversión existente a la fecha (ver Nota 2.2).

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

31 Impuesto sobre las ganancias

	2015	2014
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	(277.319)	(215.180)
Ajustes valorativos Ley 27/2014 contra resultados (Nota 21)	19.367	(19.001)
Cambio tipos Inglaterra (Nota 21)	10.578	-
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	224	1.366
Total impuesto corriente	(247.150)	(232.815)
Impuesto diferido (Nota 21)	(2.112)	36.072
Deducciones generadas	39.469	-
Impuesto sobre las ganancias	(209.793)	(196.743)

La partida “Ajustes de ejercicios anteriores y otros” corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a gastos no deducibles 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. 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 partir del 2016.

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 19.367 miles de euros que se cargan, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos por Impuestos diferidos” del Activo no corriente del balance). 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 934 miles de euros durante 2015 (ver tabla de deducciones Nota 21).
- 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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

dicho epígrafe del Patrimonio neto (Nota 18e).

- 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), 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).
- 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.

Por otra parte, como consecuencia de una futura subida de tipos Impositivos en Inglaterra, se ha procedido a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 10.578 miles de euros, de los cuales se cargan, disminuyéndolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por Impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del balance) una cantidad de 10.768 miles de euros, y, por otra, se abonan, disminuyéndolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por Impuestos diferidos" del Activo no corriente del balance) una cantidad de 190 miles de euros (ver Nota 21).
- Una disminución del epígrafe "Activos por Impuestos diferido" por importe de 600 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

	2015	2014
Resultado antes de impuestos	1.040.578	672.440
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	(291.362)	(201.732)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	3.923	3.515
- Ingresos no sujetos a impuestos	-	7.211
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	(1.421)	(862)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(431)	(1.298)
- Reserva capitalización	9.787	-
- Plusvalía por puesta a valor razonable del 40% previo de LLAH III	-	4.385
- Ajustes valorativos Ley 27/2014	19.367	(19.001)
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	39.469	-
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal	-	14.875
- Ajustes tipo Inglaterra (Nota 21)	10.578	-
- Ajuste de ejercicios anteriores	1.950	(3.836)
- Ajustes negativos del Impuesto	(1.725)	-
- Otros	72	-
Gasto por impuesto	(209.793)	(196.743)

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones y Bases Imponibles Negativas ha sido del 28% (2014: 30%), salvo por los resultados correspondientes a la participada LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 20,25% (2014: 21,5%).

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

	2015			2014		
	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	(65.915)	16.316	(49.599)	(3.880)	1.164	(2.716)
Pérdidas y ganancias actuariales	8.482	(2.057)	6.425	(6.530)	1.265	(5.265)
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	668
Otro resultado global	(57.433)	14.259	(43.174)	(10.410)	2.429	(7.313)
Impuesto corriente						
Impuesto diferido (Nota 21)	-	14.259	-	-	2.429	-
	(57.443)	14.259	(43.174)	(10.410)	2.429	(7.313)

Otros asuntos:

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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(ver nota 21).

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

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

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

El 25 de julio de 2014 se cerraron las actuaciones de comprobación e investigación en relación con el Impuesto sobre el Valor Añadido del ejercicio 2013 que se iniciaron el 19 de marzo de 2014 en Aena, S.A., concluyéndose de manera favorable para la entidad, y estimándose que, a cierre de 2013, la cantidad a devolver por el Estado a Aena, S.A. ascendía a 31.648 miles de euros correspondientes a la cuota pendiente de devolución de diciembre de 2013, contabilizada en balance. Dicho importe fue cobrado íntegramente el 28 de agosto de 2014.

32 Resultados por acción

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

	31 de diciembre de 2015	31 de diciembre de 2014
Resultado del ejercicio (miles de euros)	833.537	478.618
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	5,56	3,19

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilusivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2015 y 2014 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

33 Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", poseedora de una participación del 51% en el Capital Social de Aena, S.A.

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

A continuación se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	2015	2014
Prestación de servicios:		
– Sociedad dominante última	2.479	5.436
– ENAIRE	2.479	5.436
– Empresas asociadas	5.744	4.393
– SACS	594	575
– AMP	4.721	3.458
– AEROCALI	429	360
– Empresas vinculadas	108	16
– INECO	108	16
Total	8.331	9.845

(b) Compra de bienes y servicios

	2015	2014
Servicios recibidos:		
– Sociedad dominante última	146.561	157.757
– ENAIRE	146.561	157.757
– Empresas vinculadas	12.833	12.044
– INECO	12.833	12.044
Total	159.394	169.801
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
– Empresas vinculadas	6.371	5.765
– INECO	6.371	5.765
Total	6.371	5.765
Adquisición de repuestos (existencias)		
– Sociedad dominante última (Véase Nota 14)	-	2.222
– ENAIRE	-	2.222
Total	-	2.222

El importe del servicio recibido de Enaire, por 146.561 miles de euros, se corresponde principalmente a servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS) (ver apartado f de esta nota). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2015	2014
– Empresas vinculadas (Nota 30)	250	250
– ESSP SAS	250	250
Total	250	250

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 34 Otra Información.

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

	2015	2014
Cuentas a cobrar a partes vinculadas (Nota 13):		
–Empresas asociadas	2.374	2.034
–SACSA	125	197
–AMP	2.221	1.818
–AEROCALI	28	19
–Empresas vinculadas	3	-
–Vinculadas	3	-
–Sociedad dominante última	494	769
–ENAIRE	494	769
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	2.871	2.803
Cuentas a pagar a partes vinculadas (Nota 19):		
–Empresas vinculadas	7.031	3.753
–INECO	7.031	3.753
–Sociedad dominante última	27.487	31.363
–ENAIRE	27.487	31.363
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	34.518	35.116

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(f) Préstamos y derivados con partes vinculadas

	31 de diciembre de	
	2015	2014
No corriente		
Préstamo de Aena, S.A. con ENAIRE	8.318.422	9.468.910
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(8.821)	(12.520)
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	8.309.601	9.456.390
Derivados de cobertura no corriente imputados desde Sociedad	151	1.636
Subtotal deuda a largo plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	8.309.752	9.458.026
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	1.125.488	1.055.128
Otros	(1.710)	(1.466)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	26.453	48.347
Subtotal Préstamos con partes relacionadas (Nota 20)	1.150.231	1.102.009
Derivados de cobertura corriente imputados desde ENAIRE	1.535	5.172
Subtotal deuda a corto plazo de Aena, S.A. con ENAIRE	1.151.766	1.107.181
	9.461.518	10.565.207

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

Los préstamos y créditos están formalizados en un 80% (en 2014: 52%) aproximadamente a tipos de interés fijos revisables que oscilan entre un 0,29% y 4,88% (en 2014 oscilan entre un 0,98% y 4,88%) anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 y 6 meses.

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

	31 de diciembre de	
	2015	2014
Deuda con ENAIRE a tipo variable :		
Menos de 6 meses	1.964.242	5.036.011
Deuda con ENAIRE Tipo Fijo Revisable:		
Menos de 6 meses	531.890	1.371.938
6 meses a 1 año	360.989	1.161.418
1- 5 años	580.777	1.644.219
	3.437.898	9.213.586
Deuda con ENAIRE Tipo fijo	6.006.012	1.310.452
	9.443.910	10.524.038
Deuda con ENAIRE Intereses Devengados	26.453	48.347
Deuda con ENAIRE Comisiones	(10.530)	(13.986)
TOTAL	9.459.833	10.558.399

127

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y ENAIRE firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 1 se traspasaban de ENAIRE a la Sociedad Aena, S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que Aena S.A se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la Deuda del Ente Público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la Entidad Pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. Con fecha de 29 de julio de 2014 la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE", Aena, S.A. y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pueda afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena, S.A. como obligado solidario junto a la Entidad Pública Empresarial "Enaie" bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos (véase Nota 3.1).

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

El epígrafe de "Deudas a largo plazo" registra un importe de 8.318.422 miles de euros (2014: 9.468.910 miles de euros) de préstamos a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. Asimismo, el epígrafe de "Deudas a corto plazo" registra un importe de 1.125.488 miles de euros (en 2014: 1.055.128 miles de euros) de 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: 48.347 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con la Sociedad dominante última.

(g) Contratos con partes vinculadas

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A. para el 2015 y 2014; dichos contratos se han venido renovando con carácter anual:

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, el Grupo dejó sin efecto estos contratos como parte del proceso de privatización, excepto el acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation,

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

(Importes en miles de euros salvo otra Indicación)

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.

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.

34 Otra información

Honorarios de auditoría

Los honorarios devengados o contratados durante los ejercicios 2015 y 2014 por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (PwC), o por otras sociedades de la red PwC, por los servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación:

Concepto	2015	2014
Servicios de auditoría	65	98
Otros servicios de verificación	34	20
Otros servicios	162	238
Total	261	356

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2015 y 2014 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2015	2014
Servicios de auditoría	126	270
Otros servicios de verificación	-	610
Otros servicios	157	-
Total	283	880

Retribución de la Alta Dirección y de los Administradores

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

Concepto	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
Primas de seguros	6	-	6	5	-	5
Total	1.222	131	1.353	870	121	991

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.

129

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 (2014: 291 miles de euros).

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.

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.

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

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

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

Durante los ejercicios 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.

35 Hechos posteriores a la fecha del balance

No ha acaecido, con posterioridad al cierre, ningún hecho que haya afectado a las cuentas anuales consolidadas, ni a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, ni que sea útil al usuario de las cuentas anuales consolidadas, 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 23).
- 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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).

31

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

AENA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES

A handwritten mark, possibly a signature or initials, consisting of a large 'A' shape with a diagonal line crossing it.

ÍNDICE

- 1. Aspectos clave**
 - 1.1 Resumen ejecutivo
 - 1.2 Aspectos destacados del ejercicio
 - 1.3 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 consolidado, estructura de capital y estado de flujos de efectivo consolidado
- 5. Áreas de negocio**
 - 5.1 Segmento aeropuertos
 - 5.2 Segmento fuera de terminal
 - 5.3 Segmento internacional
- 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. y Sociedades Dependientes

Informe de Gestión consolidado del ejercicio 2015

1. ASPECTOS CLAVE

1.1 Resumen ejecutivo

Tráfico de pasajeros	- El tráfico en 2015 alcanzó los 207,4 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 5,9% respecto a 2014. - La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantienen estables en torno a un 70% y 30% respectivamente, con un crecimiento de los pasajeros internacionales del +5,9% y la recuperación del tráfico nacional (+6,1%). - El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró un fuerte crecimiento del tráfico del 11,9% respecto a 2014.
Cuenta de resultados	- Los ingresos totales en 2015 aumentaron hasta 3.518 millones de euros (+11,1% respecto 2014), de los cuales el 26,1% corresponden a ingresos comerciales tanto dentro como fuera de terminal. - Los ingresos ordinarios comerciales, tanto dentro como fuera de terminal, crecieron un 14,9% respecto a 2014, debido a los nuevos contratos y a la puesta en marcha de medidas comerciales. - El EBITDA de 2015 ha sido de 2.098 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 12,4% respecto de 2014, alcanzando un margen del 59,6% debido al mantenimiento de la eficiencia alcanzada a pesar de la tensión operativa. - Las pérdidas de los aeropuertos con EBITDA negativo ascienden a 42 millones de euros. - El beneficio neto consolidado se sitúa en 833 millones de euros (74,2% de incremento respecto a 2014) como consecuencia de la evolución muy positiva del tráfico y del resultado financiero. - El Consejo de Administración de Aena, S.A. propone a la Junta General Ordinaria de Accionistas, la distribución de un dividendo de 2,71 euros por acción⁽¹⁾.
Optimización financiera	- Significativo incremento del flujo de caja operativo hasta los 1.629 millones de euros frente a los 1.346 millones en 2014. - Reducción de la deuda financiera neta⁽²⁾ contable hasta los 9.401,7 millones de euros (incluyendo la consolidación de la deuda financiera neta de Luton por importe de 366,1 millones de euros) frente a los 10.733 millones de euros en 2014. - Reducción del apalancamiento, pasando de un ratio de Deuda Financiera a EBITDA⁽³⁾ de 5,6x en 2014 a 4,5x en 2015. - La inversión pagada en 2015 ascendió a 254,6 millones de euros (incluyendo 27,5 millones de euros en Luton), existiendo en los aeropuertos la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico. El nuevo marco regulatorio limita el volumen de inversión medio anual a 450 millones de euros.
Marco regulatorio	- Con efectos 1 de marzo de 2016 se reducen las tarifas del negocio regulado en un 1,9% respecto a las del año 2015. - El 22 de diciembre de 2015 la compañía envió su propuesta del DORA a la DGAC, proponiendo la congelación tarifaria para el periodo 2017-2021. - Esta propuesta se encuentra actualmente en el proceso de consultas con las asociaciones de aerolíneas.

⁽¹⁾ Calculado como 50% del Beneficio Neto del emisor (Aena, S.A.) en 2015.

⁽²⁾ Calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo.

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

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



1.2 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. Adicionalmente, Aena junto con otras empresas concesionarias gestiona aeropuertos fuera de España, materializándose su presencia internacional en 15 aeropuertos (12 en México, 2 en Colombia y 1 en el Reino Unido).

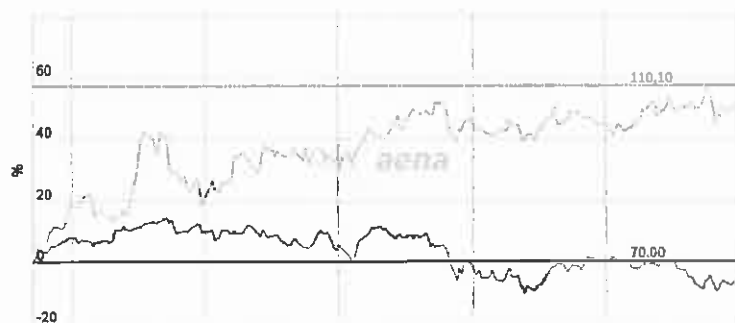
En relación con la regulación aeroportuaria, con fecha 17 de octubre de 2014 se aprobó la Ley 18/2014 que establece el marco regulatorio de la actividad aeronáutica de la Compañía en España. Los principales aspectos del marco regulatorio actual son los siguientes:

- 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.

1.3 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 Suárez 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 (+14,9% 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.

Por otra parte, los ingresos de la actividad internacional reflejan la consolidación del aeropuerto de Luton (Reino Unido) por el año completo, que ha permitido que los ingresos de explotación alcancen en este segmento, los 212,5 millones de euros, con una aportación de Luton al EBITDA de 66,6 millones de euros. La participación mayoritaria en este aeropuerto que permite su consolidación se obtuvo el 16 de octubre de 2014.

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 (excluyendo Luton) se ha incrementado en 44,4 millones de euros (+3,5%), 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⁽¹⁾ 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 254,6 millones de euros frente a los 316 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⁽¹⁾ hasta 2.082 millones de euros al cierre de 2015, lo que supone un crecimiento del 11,0% frente a 2014 y supone alcanzar un margen de EBITDA⁽¹⁾ del 59,2%. El EBITDA reportado en 2015 asciende a 2.098,4 millones de euros frente a 1.866,7 millones de euros en 2014 (+12,4%).

(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 1.040,6 millones de euros en 2015 frente a 672,4 millones de euros en 2014, mientras que el beneficio neto asciende a 833,5 millones de euros en 2015, un 74,2% superior al registrado en el año anterior (478,6 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 (1.629 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

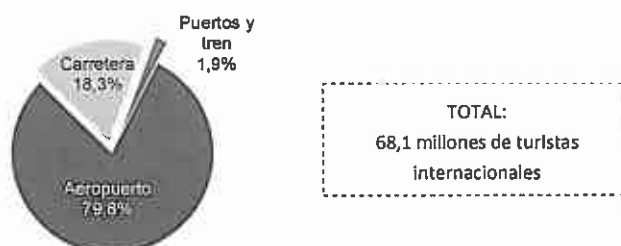
La economía española continúa con su gradual recuperación reflejada en las principales magnitudes económicas. Según datos provisionales publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el PIB español ha aumentado un 3,2% en 2015, cifra que coincide con la última previsión ofrecida por el Banco de 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.



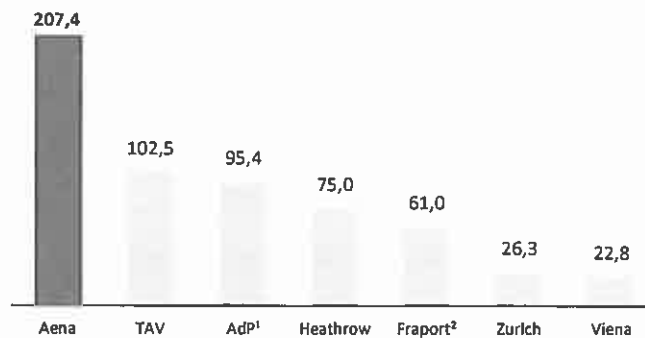
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Movimientos turísticos en fronteras (Frontur) - Diciembre 2015

5

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



¹ AdP incluye únicamente los aeropuertos de París

² Fraport sólo incluye el aeropuerto de Frankfurt

Fuente: Datos publicados por las compañías

El conjunto de los aeropuertos y los helipuertos de Aena incluyen a dos de los diez aeropuertos más importantes de la Unión Europea por número de pasajeros: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en el quinto y noveno puesto, respectivamente.

Ranking de aeropuertos 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-Fiumicino	40,5
8	Londres-Gatwick	40,3
9	Barcelona-El Prat	39,7
10	Paris-Orly	29,6

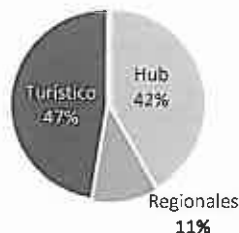
Fuente: Datos publicados por las compañías

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%.



6

Tipología de aeropuertos de la red de Aena

Tipología de aeropuertos	Número aeropuertos	Pasajeros 2015 (millones)
TURÍSTICOS Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Girona, Menorca, Reus, La Palma y Almería	14	98,2
HUB Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat	2	86,5
REGIONALES Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte, Santiago, Asturias, Santander, Jerez, A Coruña, Vigo, FGL Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Pamplona, El Hierro, Burgos, La Gomera, Vitoria, Logroño, Murcia-San Javier, Valladolid, León, Badajoz, Salamanca y Albacete	25	22,7
HELIPUERTOS (Ceuta y Algeciras) AVIACIÓN GENERAL (Córdoba, Huesca-Pirineos, Madrid-Cuatro Vientos, Son Bonet y Sabadell)	7	0,02
TOTAL	46 aeropuertos + 2 helipuertos	207,4

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.

Presencia internacional

Aena también disfruta de una gran proyección fuera de España, prueba de ello es que a 31 de diciembre de 2015 tiene participación directa en 15 aeropuertos fuera de España (doce en México, dos en Colombia, y uno en Reino Unido) e indirecta a través de GAP en el aeropuerto de Montego Bay en Jamaica.

Tráfico de pasajeros total 2015 en los aeropuertos participados

(Millones de pasajeros)	2015	2014	% Variación	% participación de Aena
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) ¹ (México)	31,4	24,7	26,9%	5,8%
London Luton (Reino Unido)	12,3	10,5	16,9%	51,0%
Aerocali (Cali, Colombia)	5,3	4,9	8,2%	50,0%
SACSA (Cartagena de Indias, Colombia)	4,0	3,4	15,1%	37,9%
TOTAL	52,9	43,5	21,5%	--

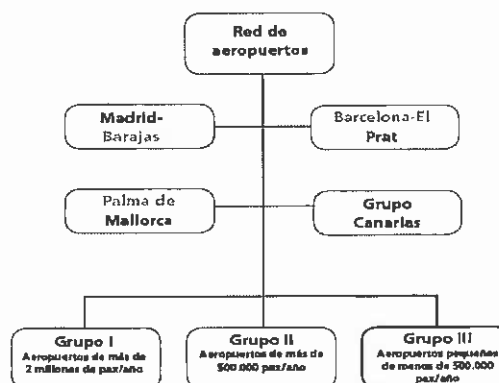
¹GAP incluye en el 2015 el tráfico anual del aeropuerto de Montego Bay, MBJ (Jamaica)

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.

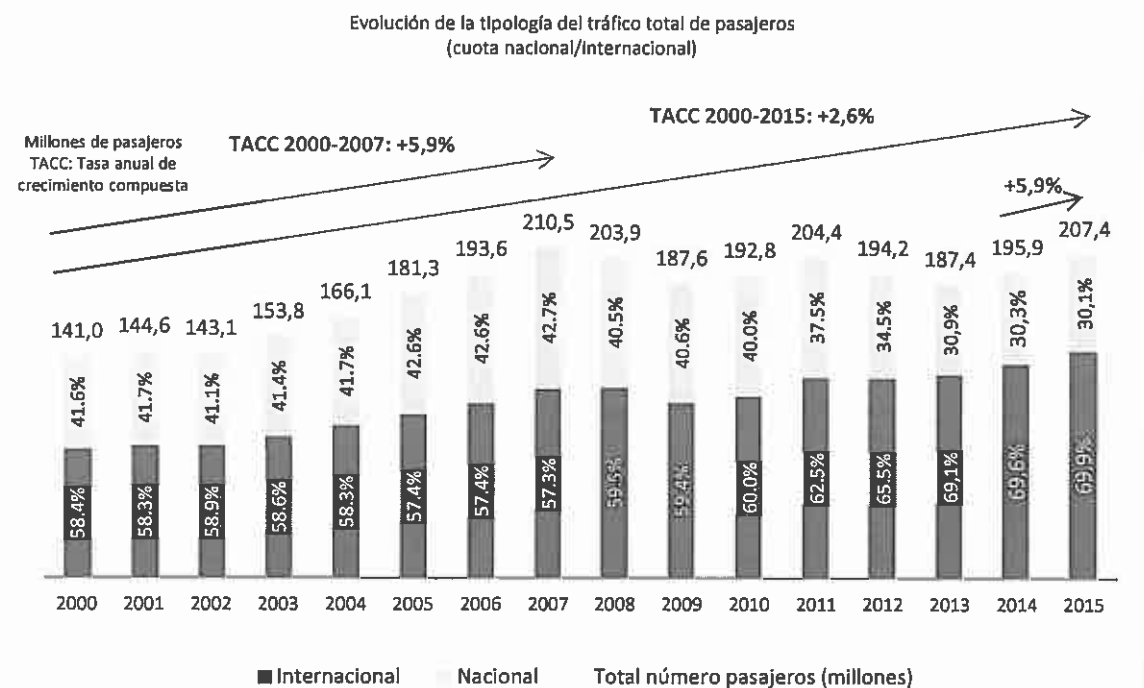
Grupo III: formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- 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.

Distribución del tráfico total de pasajeros por áreas geográficas

Región	Pasajeros 2015	Pasajeros 2014	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2015	2014
Europa ¹	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 ²	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%
TOTAL	207.414.141	195.863.599	5,9%	11.552.863	100%	100%

¹ Excluye España

² 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
TOTAL	207.414.141	195.863.599	5,9%	11.550.542	100%	100%
Total Pasajeros Bajo Coste*	103.780.114	96.218.160	7,9%	7.561.954	50,0	49,1

* 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%
TOTAL	207,4	5,9%	100%	1.903	3,8%	100%	715.011	4,6%	100%

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga. Desde febrero de 2014 y tras veinticinco meses de caídas interanuales consecutivas, sus datos de tráfico vuelven a ser positivos. En 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 Aeropuerto 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 44,4 millones de euros en los gastos operativos (excluyendo Luton) de 2015 respecto a 2014, lo que supone un incremento del 3,5%, absorbiendo por tanto el incremento del tráfico sin perjudicar estos ratios de eficiencia. (Para un mayor detalle de la evolución de los gastos ver el apartado "4. Análisis de resultados" del presente informe).

Evolución de los gastos corrientes				
(Millones de euros)	2015	2014	Variación	% Var
Aprovisionamientos	181,0	180,4	0,6	0,3%
Gastos de personal ⁽¹⁾	388,1	349,7	38,4	11,0%
Otros gastos de explotación	872,2	761,0	111,2	14,6%
Total gastos corrientes	1.441,3	1.291,2	150,1	11,6%
Total gastos corrientes (ex Luton)	1.306,5	1.262,1	44,4	3,5%

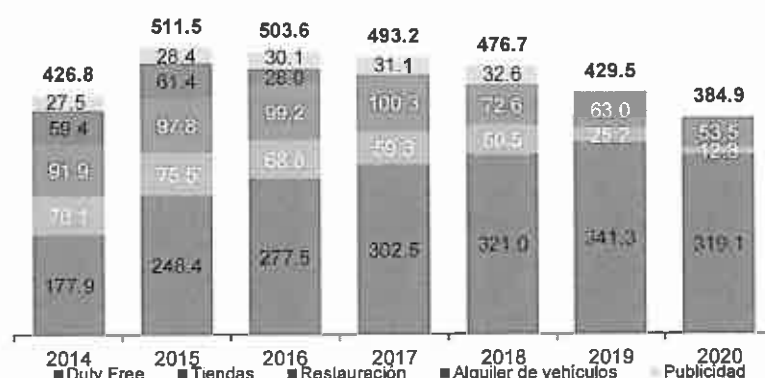
⁽¹⁾ Excluida la reversión por el exceso de la provisión asociada al Plan Social de Desvinculación Voluntaria (-1,2 millones de euros en 2014 y -24,2 millones de euros en 2015)

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:

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



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

13

En 2015, los ingresos comerciales ordinarios (procedentes de la explotación de servicios tanto dentro como fuera de las terminales) alcanzaron los 907,9 millones de euros, un incremento de +14,9% 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. En los apartados "5.1.2 Actividad comercial" y "5.2 Segmento fuera del terminal", del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

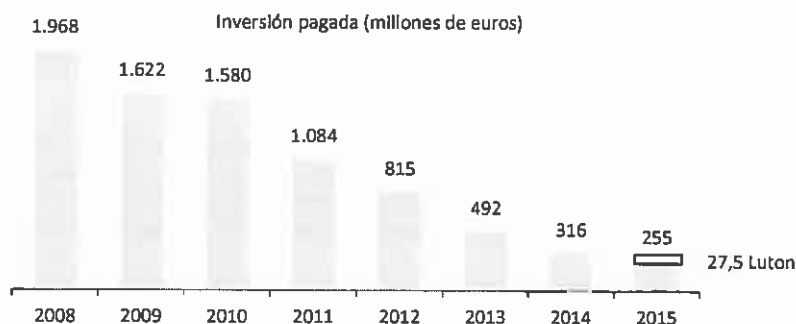
3.2.2 Marco legal vigente de tarifas aeroportuarias

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 254,6 millones de euros (esta cifra incluye 27,5 millones de euros invertidos en el aeropuerto de Luton).



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 recrecio 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

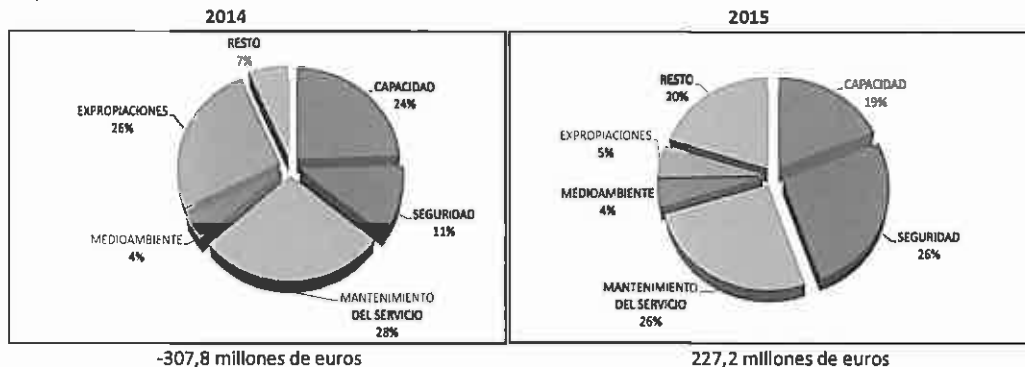
Las inversiones realizadas hasta la fecha han dotado a los aeropuertos de unas infraestructuras de calidad de las que se pretende obtener un buen rendimiento, incrementando sus niveles de actividad y ocupación.

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

(Miles de euros)	2015	2014 ⁽¹⁾	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.450.709	3.076.044	374.665	12,2%
Otros Ingresos de Explotación	67.079	88.958	-21.879	-24,6%
Total Ingresos	3.517.788	3.165.002	352.786	11,1%
Aprovisionamientos	(180.968)	(180.401)	567	0,3%
Gastos de personal	(363.911)	(348.511)	15.400	4,4%
Otros gastos de explotación	(872.206)	(761.029)	111.177	14,6%
Amortización del inmovilizado	(846.215)	(814.850)	31.365	3,8%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(7.843)	(9.927)	-2.084	-21,0%
Otras ganancias / (pérdidas) - netas	5.513	1.527	3.986	261,0%
Total Gastos	(2.265.630)	(2.113.191)	152.439	7,2%
EBITDA	2.098.373	1.866.661	231.712	12,4%
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	24.212	1.230	22.982	1.868,4%
Deterioros y bajas de inmovilizado	(7.843)	(9.927)	-2.084	-21,0%
EBITDA Ajustado	2.082.004	1.875.358	206.647	11,0%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.252.158	1.051.811	200.347	19,0%
Gastos e Ingresos Financieros	(215.670)	(199.968)	15.702	7,8%
Gastos por intereses de expropiaciones	(9.922)	(191.119)	-181.197	-94,8%
RESULTADO FINANCIERO	(225.592)	(391.087)	165.495	-42,3%
Participación en el resultado de asociadas	14.012	11.716	2.296	19,6%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1.040.578	672.440	368.138	54,7%
Impuesto sobre ganancias	(209.793)	(196.743)	13.050	6,6%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	830.785	475.697	355.088	74,6%
Resultado del período atribuible a intereses minoritarios	(2.752)	(2.921)	169	5,8%
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	833.537	478.618	354.919	74,2%

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

Los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.517 millones de euros en 2015, un 11,1% respecto al ejercicio 2014. Los ingresos provenientes del área comercial (tanto fuera como dentro de terminal) suponen un 26,1% del total en 2015, habiendo incrementado su peso porcentual desde el 25,7% que representaron en 2014.

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.450,7 millones de euros en 2015, un 12,2% respecto al ejercicio 2014. El incremento de 374,7 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 mejora 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 117,9 millones de euros (+14,9%). 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.
- El negocio internacional mejora en 165,7 millones de euros, como consecuencia de la consolidación del aeropuerto de Luton, tras el ejercicio el 16 de octubre de 2014 de la opción para la adquisición del 11% adicional del capital hasta un total del 51%.

El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión (que finaliza el 31 de marzo de 2031). Cabe destacar que Luton es un aeropuerto no sujeto al sistema regulatorio que marca la Civil Aviation Authority de Reino Unido para otros aeropuertos londinenses.

Luton ha conseguido aprobación de las autoridades británicas para la realización de un plan de inversiones que permitirá incrementar la capacidad del aeropuerto hasta los 18 millones de pasajeros. Este incremento en capacidad ayudará a mejorar la posición competitiva de Luton en relación a otros aeropuertos de Londres (en particular Heathrow y Gatwick), que se encuentran actualmente saturados o próximos a sus niveles de saturación.

Asimismo, entre las distintas actuaciones realizadas por Aena en Luton, destacan los incentivos al crecimiento de tráfico acordadas con el Luton Borough Council, la obtención de la aprobación del Proyecto Curium de aumento de capacidad del aeropuerto, acciones comerciales como la adjudicación del negocio duty free, el inicio de la implantación de una nueva imagen y marca corporativa, acciones de mejora del acceso por ferrocarril o el lanzamiento de un programa de mejora de la atención al pasajero con especial atención a la sensibilización de personal de seguridad del aeropuerto.

Otros ingresos de explotación disminuyen 21,9 millones de euros frente al mismo periodo del ejercicio 2014 (un 24,6%), 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 (sin Luton) se mantienen prácticamente estables (+0,3 millones de euros) como consecuencia de las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una contención de los mismos. A continuación, se analizan las variaciones más importantes por conceptos de gasto:

- Los aprovisionamientos, se han incrementado ligeramente (+0,3%), lo que supone +0,5 millones de euros frente a 2014, como consecuencia principalmente del 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 incrementan un 4,4% pasando de 348,5 millones de euros en 2014 a 363,9 millones de euros en 2015 (+15,4 millones de euros). Este incremento se explica por la consolidación de Luton que supone un incremento en los gastos de personal de 40,4 millones de euros, por la contabilización del gasto 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). Estos incrementos, han sido parcialmente compensados 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).
- Otros gastos de explotación es el capítulo de gastos en el que se ha producido el incremento más significativo, un 14,6% (+111,2 millones de euros) hasta los 872 millones de euros. La variación de esta partida se debe a la consolidación de Luton en 2015 (supone un 94,4 millones de euros), 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 ha ascendido a 846,2 millones de euros y se ha incrementado respecto al 2014 en 31,4 millones de euros (+3,8%). Si se excluye la amortización del segmento internacional que aumenta debido al gasto incurrido por Luton (60,0 millones de euros) la amortización se hubiese reducido 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 7,8 millones de euros y se reduce en 2,1 millones respecto a 2014 (-21,0%), 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 1.866,7 millones de euros en 2014 a 2.098,4 millones de euros en 2015, lo que supone un incremento del 12,4%. En 2015, incluye 66,6 millones de euros por la consolidación de Luton.

El **EBITDA ajustado** ha alcanzado los 2.082 millones de euros (+11,0%, +206,6 millones de euros), lo que implica un margen del 59,2%.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** ha ascendido a 225,6 millones de euros, una reducción del gasto de 165,5 millones de euros respecto a 2014 (-42,3%). 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 Euribor 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 relación con el beneficio procedente de la puesta en equivalencia de las **empresas participadas** se ha incrementado en 2,3 millones de euros debido al incremento del tráfico que se ha visto compensado parcialmente por el efecto del tipo de cambio, por la devaluación tanto del peso mexicano como del peso colombiano. Ambos efectos se materializan en la mejora de los resultados de AMP (8,4 millones de euros) y de Aerocali (3,5 millones de euros), y en menor medida de SACS (2,2 millones de euros).

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 209,8 millones de euros en 2015, un aumento del gasto de 13 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 20%, mientras que en 2014 fue de un 29%. Éste resultado se ha obtenido por las deducciones por activación de inversiones en los aeropuertos canarios, la exención por dividendos de fuente extranjera que recibe de sus participadas, 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 (antes de minoritarios)** ha alcanzado 830,8 millones de euros.

El resultado neto de Luton consolidado asciende a -5,7 millones de euros, correspondiendo a socios minoritarios el 49%, -2,8 millones de euros, lo que sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en 833,5 millones de euros, 354,9 millones de euros superior al alcanzado en 2014.



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

Activo neto y estructura de capital

Resumen de estado de situación financiero consolidado

Miles de euros	2015	2014	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	15.935.551	16.614.214	-678.663	-4,1%
Activo corriente	1.087.829	802.721	285.108	35,5%
Total activo	17.023.380	17.416.935	-393.555	-2,3%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	4.360.281	3.578.304	781.977	21,8%
Pasivo no corriente	10.820.205	11.982.178	-1.161.973	-9,7%
Pasivo corriente	1.842.894	1.856.453	-13.559	-0,7%
Total patrimonio neto y pasivo	17.023.380	17.416.935	-393.555	-2,3%

En lo relativo al Activo no corriente, la disminución en 678,7 millones de euros viene explicada principalmente por el descenso en 687,9 millones de euros de la partida de Inmovilizado Material del Balance de situación de las Cuentas anuales adjunta, motivada a su vez por el hecho de que las altas del ejercicio, por importe de 269,4 millones de euros, han sido muy inferiores a la amortización dotada por importe de 780 millones de euros. Adicionalmente, se han producido bajas durante el ejercicio por importe de 148,8 millones de euros, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones, (según se explica en la Nota 7 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015), traslados y otros impactos menores.

A su vez, el aumento del activo corriente en 285,1 millones de euros procede principalmente del aumento en 266,4 millones de euros del saldo del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo", cuyo movimiento viene explicado en el Estado de flujos de efectivo de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015.

La mejora en la generación de flujos de explotación y el ahorro en costes, han contribuido a una mejora del fondo de maniobra, habitualmente negativo de la Compañía por su operativa y financiación, desde -1.053,7 millones de euros en 2014 hasta -755,1 millones de euros al cierre de 2015.

El Patrimonio neto ha crecido significativamente como consecuencia de los resultados del período cerrado al 31 de diciembre de 2015 (833,5 millones de euros).

La disminución del Pasivo no corriente en 1.162 millones de euros se debe principalmente a la disminución en el epígrafe de Deuda Financiera en 1.112,1 millones de euros, causada esencialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE por un total de 1.080,1 millones de euros, de acuerdo al calendario de amortización establecido.

La escasa variación en el Pasivo corriente se debe a que la disminución en el epígrafe "Provisiones para otros pasivos y gastos" en 147,9 millones de euros, explicada en la nota 23 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015, principalmente por las importantes reversiones efectuadas, es prácticamente compensada por incrementos en el epígrafe de "Instrumentos financieros derivados" (ver nota 12 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015), Deuda financiera (para hacer frente al calendario de vencimientos establecido para 2016), y proveedores y otras cuentas a pagar, (ver Nota 19 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015).

La deuda financiera neta contable del Grupo Aena (calculada como Deuda Financiera Corriente más Deuda Financiera No Corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2015 en 9.401,7 millones de euros (incluyendo 366,1 millones de euros como consecuencia de la consolidación de la deuda de LLAH III) frente a los 10.733 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
Deuda Financiera Neta covenants	9.103.427	10.382.253
Deuda Financiera Neta covenants / EBITDA¹	4,5x	5,6x

¹ Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA calculado según los criterios definidos en los contratos de novación de deuda suscritos con las entidades bancarias con fecha 29 de julio de 2014

La diferencia entre la deuda financiera neta contable de Aena a 31 de diciembre de 2015 (9.401,7 millones de euros) y la deuda financiera neta calculada a efecto de los covenants (9.103 millones de euros) se debe fundamentalmente a que la segunda no incluye la deuda (sin recurso) asociada a las filiales de Aena (incluida la de LLAH III), las fianzas a corto plazo y los instrumentos financieros derivados.

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 de Aena, S.A. y de Aena Desarrollo Internacional, S.A. 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 = $(\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$.
2. Ratio de las operaciones pagadas = $\Sigma (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$.
Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = $\Sigma (\text{número de días pendientes de pago} * \text{Importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$.
Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
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.
Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance.

	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	886.343
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 al Grupo: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.



Explicaciones del estado de flujos de efectivo consolidado

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

Miles de euros	2015	2014	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.628.981	1.346.229	282.752	21,0%
Efectivo neto utilizado en actividades de Inversión	-254.416	-280.864	-26.448	-9,4%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.109.715	-788.057	321.658	40,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al Inicio del ejercicio	290.305	12.377	277.928	2.245,5%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	556.741	290.305	266.436	91,8%

En 2015, las necesidades de financiación del Grupo han sido cubiertas con unos significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (+1.628,9 millones de euros), que han podido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (+254,6 millones de euros) y la amortización de la deuda, generando adicionalmente un saldo positivo de tesorería de +266,4 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en 2015 (16,1%), hasta 2.136,0 millones de euros, desde los 1.839,0 millones de euros en 2014, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa del Grupo que se refleja en la cifra de EBITDA de 2.098,4 millones de euros al cierre de 2015, frente a los 1.866,7 millones de euros de 2014.

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente en 2015 hasta los 1.628,9 millones de euros, desde los 1.346,2 millones de euros del ejercicio 2014, como consecuencia de lo anterior además, entre otros, de la menor cantidad pagada por intereses (238,8 millones de euros en 2015 frente a 258,8 millones de euros en 2014) y del menor impuesto pagado (166,1 millones de euros en 2015 frente a 189,4 millones de euros en 2014).

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 254,6 millones de euros, frente a los 316,1 millones de euros del año anterior. El decremento se debe principalmente a la estrategia de racionalización de las inversiones, que sigue llevando a cabo la Compañía. 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.

También se recogen con cobros de Aena Desarrollo Internacional por dividendos de sus participadas por importe de 10,2 millones de euros y otros cobros menores.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos durante 2015 corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 22,3 millones de euros, ingresos de financiación de entidades de crédito (13,1 millones de euros) y otros cobros (13,2 millones de euros).

Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire. Las amortizaciones de deuda 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.

Los dividendos pagados por importe de 10,7 millones de euros corresponden a los dividendos pagados por Luton a los minoritarios.

5 ÁREAS DE NEGOCIO

A continuación, se muestra la cuenta de resultados de Aena correspondiente a 31 de diciembre 2015 desglosada por áreas de negocio:

(Miles de euros)	Aeropuertos		Servicios fuera de terminal	Internacional	Ajustes de consolidación	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				
Ingresos ordinarios	2.332.976	739.909	167.970	211.768	(1.914)	3.450.709
Otros ingresos de explotación	54.602	7.576	4.188	713	0	67.079
Total Ingresos	2.387.578	747.485	172.158	212.481	(1.914)	3.517.788
Aprovisionamientos	(182.822)	-	-	-	1.854	(180.968)
Personal	(285.226)	(25.785)	(10.761)	(42.229)	-	(363.911)
Otros gastos de explotación	(625.669)	(90.867)	(58.540)	(97.190)	60	(872.206)
Amortizaciones	(673.776)	(64.318)	(48.616)	(59.505)	-	(846.215)
Deterioros, bajas de inmovilizado	(5.435)	(761)	(641)	(1.006)	-	(7.843)
Otros resultados	5.000	(28)	15	526	-	5.513
Total gastos	(1.767.928)	(181.759)	(118.453)	(199.404)	1.914	(2.265.630)
EBITDA	1.293.426	630.044	102.321	72.582	-	2.098.373
Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias (PSDV)	21.610	1.881	721	-	-	24.212
Deterioros y bajas de inmovilizado	(5.435)	(761)	(641)	(1.006)	-	(7.843)
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	1.277.251	628.924	102.241	73.588	-	2.082.005
Resultado de explotación	619.650	565.726	53.705	13.077	-	1.252.158
Resultado financiero	(179.715)	(13.782)	(14.585)	(17.510)	-	(225.592)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	14.012	-	14.012
Resultado antes de impuestos	439.935	551.944	39.120	9.579	-	1.040.578

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria (PSDV).

La principal actividad del segmento de aeropuertos a nivel de EBITDA ajustado es el negocio aeroportuario, que representa el 61,3% del total de EBITDA de Aena; la actividad comercial contribuye con un 30,2% y el segmento de servicio fuera de terminal aporta un 4,9%. El negocio internacional supone el 3,5%.

5.1 Segmento aeropuertos

5.1.1 Actividad aeronáutica

A continuación, se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad aeronáutica.

(Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.332.976	2.241.536	91.440	+4,1%
Otros ingresos de explotación	54.602	63.287	-8.685	-13,7%
Total Ingresos	2.387.578	2.304.823	82.755	+3,6%
Total gastos (incluye amortización)	(1.767.928)	(1.769.658)	-1.730	-0,1%
EBITDA	1.293.426	1.219.736	73.690	+6,0%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	1.277.251	1.221.044	56.207	+4,6%
Resultado de explotación	619.650	535.164	84.486	+15,8%
Resultado financiero	(179.715)	(359.471)	-179.756	-50,0%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	439.935	175.694	264.241	150,4%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria (PSDV).

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.387,6 millones de euros en 2015, + 3,6% respecto a 2014. Los ingresos ordinarios alcanzaron los 2.333,0 millones de euros, con un incremento respecto al mismo período de 2014 del +4,1%. Dicho incremento refleja la evolución positiva del tráfico en 2015 y la congelación tarifaria en 2015.

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.767,9 millones de euros, un 0,1% inferiores a los registrados en el período de 2014. Esta reducción ha sido posible por las medidas de ahorro implantadas en los últimos ejercicios y a la disminución del volumen de inversión que junto con la finalización de vida útil de los activos ha supuesto menor dotación de amortización.

Los anteriores efectos han permitido: mejorar el EBITDA ajustado en un 4,6% y alcanzar un resultado de explotación positivo de 619,6 millones de euros (+15,8%).

Por su parte, el resultado antes de impuestos de 2015 se ha situado en 439,9 millones de euros, un aumento del 150,4% respecto del año anterior. Este resultado, está impactado por el menor gasto financiero ya que en 2014 se dotó la provisión por intereses de demora de expropiaciones de terrenos por procedimientos judiciales relacionados con la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como la disminución en 2015 tanto de la deuda media como del tipo medio.

5.1.2 Actividad comercial

Aena tiene presente entre sus principales objetivos, la optimización de sus ingresos comerciales, en paralelo a la satisfacción de las necesidades y demandas de los diversos usuarios en cada una de sus líneas de negocio.

En la siguiente tabla se muestran las principales partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias de la actividad comercial.

(Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	739.909	629.418	110.491	17,6%
Otros ingresos de explotación	7.576	13.238	-5.662	-42,8%
Total Ingresos	747.485	642.656	104.829	16,3%
Total gastos (incluye amortización)	(181.759)	(176.943)	-4.816	-2,7%
EBITDA	630.044	532.784	97.260	18,3%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	628.924	533.283	95.641	17,9%
Resultado de explotación	565.726	465.713	100.013	21,5%
Resultado financiero	(13.782)	(15.949)	-2.167	-13,6%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	551.944	449.764	102.180	22,7%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria (PSDV).

En 2015, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +16,3% respecto a 2014, hasta los 747,5 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 739,9 millones de euros (un 21,4% del total de los ingresos ordinarios) habiéndose incrementado un 17,6% respecto al mismo período de 2014 (110,5 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.

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

Servicios Comerciales (Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación	RMGA 2015
Tiendas libres de impuestos	250.968	186.054	64.914	34,9%	
Restauración	132.086	112.892	19.194	17,0%	
Alquiler de vehículos	104.526	100.355	4.171	4,2%	
Tiendas	82.353	69.919	12.434	17,8%	
Publicidad	28.564	27.610	954	3,5%	
Arrendamientos	26.490	26.917	-427	-1,6%	
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	114.922	105.671	9.251	8,8%	
Ingresos ordinarios comerciales	739.909	629.418	110.491	17,6%	61.590

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

Como en el caso de la actividad aeronáutica, la política restrictiva del gasto también ha tenido su reflejo en esta actividad, generando un ahorro frente al 2014 de 4,8 millones de euros, un -2,7%.

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han dado lugar a un EBITDA ajustado (excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria) de 628,9 millones de euros, un 17,9 % mejor que el 2014.

El resultado financiero ha mejorado frente a 2014 (reducción del 13,6%) debido tanto al menor nivel de deuda media y tipo medio. Estos resultados han contribuido a la mejora del resultado antes de impuestos que ha crecido un 22,7%, situándose en 551,9 millones de euros.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación en el impulso dado a diversas estrategias puestas en marcha durante 2014, con la dinamización y replanteamiento de la actividad comercial mediante:

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

Tiendas Libres de Impuestos

La actividad de las tiendas libres de Impuestos (Duty Free) ha representado en 2015 un 33,9% de los ingresos de la actividad comercial de Aena, con un incremento del 34,9% frente al año 2014. Aena cuenta con 76 tiendas Duty Free en 25 aeropuertos (45.800 m2). Prácticamente la mitad de los puntos de venta se concentran en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El-Prat.

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

Entre las acciones que han contribuido a estas cifras, destacan las reformas en las configuraciones de los layouts de los locales, así como campañas promocionales, tanto estacionales, como por categorías.

Restauración

Los servicios de restauración durante 2015 representaron un 17,8% de los Ingresos de la actividad comercial, con una variación positiva del 17,0% frente a 2014.

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

- Licitación y adjudicación de la totalidad de la oferta de restauración en Menorca, con 7 puntos de venta.
- Implantación, seguimiento y mejora del Plan de Calidad en restauración en AS Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Lanzarote y Tenerife Norte.
- Seguimiento y control de los Planes de Negocio de arrendatarios, incluidos los precios de venta al público, en varios aeropuertos.
- Renovación de 16 locales en cuatro aeropuertos de nuestra red, así como la licitación de otros ocho locales en tres aeropuertos.

Alquiler de vehículos

La actividad de alquiler de vehículos, que representó en 2015 el 14,1% de los ingresos ordinarios comerciales, muestra un crecimiento de ingresos del 4,2%, principalmente por efecto del incremento en la llegada de pasajeros internacionales y por la incorporación de segundas marcas por parte de los principales arrendatarios (Avis, Hertz, Europcar, Atesa y Gold Car). En este sentido, se han cubierto 2 plazas vacantes, una en Sevilla y otra en Tenerife norte, ambas por Gold Car.

Los contratos de los arrendatarios de esta línea de negocio, finalizan en 2016, por lo que se ha licitado un nuevo concurso para los servicios de alquiler de 39 aeropuertos de la red de Aena, que se adjudicarán a lo largo de 2016.

Tiendas

Esta línea de negocio representó en 2015 un 11,1% de los Ingresos de la actividad comercial, y su incremento del 17,8% frente al mismo período de 2014 se debe fundamentalmente a la optimización de las superficies y actualización de rentas en varios aeropuertos, así como a diversas licitaciones y aperturas de nuevos conceptos que complementan la oferta existente (servicios wellness, entre otros). Se han renovado 49 tiendas en la red de Aena.

Publicidad

Esta actividad representó durante 2015 el 3,9% de los ingresos de la actividad comercial, con un aumento del 3,5%. A pesar de la coyuntura desfavorable del sector, estos ingresos se han mantenido prácticamente estables por las rentas mínimas garantizadas anuales.

Resto de ingresos comerciales

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

- Las actividades de Salas VIP y Centros de Negocio, que experimentaron un crecimiento favorable del 27,0%, alcanzando los 23,9 millones de euros en 2015, y de los suministros comerciales, que crecieron un 0,8%, alcanzando los 53,0 millones de euros en 2015. Éste incremento en los ingresos por Salas VIP, motivado por el incremento del número de usuarios, se debe principalmente a la nueva estrategia de precios, así como las acciones comerciales, con nuevos canales de distribución online y acciones de marketing. Asimismo, las obras de renovación y mejora de las 5 salas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, han contribuido a este comportamiento favorable, al igual que las realizadas en los aeropuertos de Sevilla, Tenerife Sur, Ibiza y Valencia. Se han incorporado nuevos servicios de ocio, entretenimiento, cuidado personal, a la vez que potenciado acuerdos de distribución con colaboradores, como touroperadores, Agencias de Viaje y otros colectivos Premium. También han contribuido acuerdos de circuito VIP / "Fast Lane" en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote y Málaga.
- Otras explotaciones comerciales (incluyendo servicios bancarios, máquinas de plastificado, otras máquinas expendedoras, servicios de telecomunicaciones y servicios regulados), al cierre de 2015 han alcanzado los 37,8 millones de euros, un crecimiento del 11,0% respecto a 2014.

5.2 Segmento fuera del terminal

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de servicios comerciales fuera de terminal.

(Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	167.970	160.528	7.442	4,6%
Otros ingresos de explotación	4.188	11.803	-7.615	-64,5%
Total Ingresos	172.158	172.331	-173	-0,1%
Total gastos (incluye amortización)	(118.453)	(120.790)	-2.337	-1,9%
EBITDA	102.321	101.181	1.140	1,1%
EBITDA ajustado ⁽¹⁾	102.241	108.071	-5.830	-5,4%
Resultado de explotación	53.705	51.541	2.164	4,2%
Resultado financiero	(14.585)	(25.400)	-10.815	-42,6%
Participación en el resultado de asociadas	0	0	0	n.a.
Resultado antes de impuestos	39.120	26.141	12.979	49,6%

⁽¹⁾Excluye deterioros de inmovilizado y exceso provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria (PSDV).

Los servicios comerciales que se desarrollan fuera de las terminales, los componen los aparcamientos y activos diversos de naturaleza inmobiliaria, como terrenos, almacenes, hangares y carga aérea. En 2015, los Ingresos totales se mantuvieron prácticamente estables (-0,1%), hasta 172,2 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron los 168,0 millones de euros, un 4,6% por encima de los obtenidos en 2014.

Servicios fuera de terminal (Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
Aparcamientos	110.767	102.601	8.166	8,0%
Terrenos	12.739	13.161	-422	-3,2%
Almacenes y hangares	17.961	19.349	-1.388	-7,2%
Centros Logísticos de Carga	21.165	21.270	-105	-0,5%
Explotaciones Inmobiliarias	5.338	4.147	1.191	28,7%
Ingresos ordinarios servicios fuera de terminal	167.970	160.528	7.442	4,6%

Aparcamientos

Su facturación alcanzó los 110,8 millones en 2015 (el 65,9% de los ingresos fuera del terminal) con un aumento del 8,0% respecto a 2014.

Estos resultados favorables han sido consecuencia, además de la mejora de los niveles de tráfico, de la nueva estrategia en la gestión integral de los aparcamientos de 32 aeropuertos de la red de Aena, ampliando la oferta de productos y

mejorando la calidad de los servicios al cliente. Entre otras acciones, destaca la comercialización dinámica y proactiva, habiéndose realizando ampliaciones en el portfolio de productos (35 aprobados). Se han incorporado estrategias de precios y marketing (comunicación y promoción), así como la consolidación del sistema de reservas y acuerdos con diferentes canales (agregadores, agencias de viajes, etc.), lo que ha contribuido a la obtención de estos resultados positivos. En este sentido, cabe destacar que el sistema de reservas se ha posicionado como una herramienta fundamental del negocio, superando el medio millón de reservas realizadas, un 36% más que en 2014. Además el sistema de reservas se ha convertido en la principal herramienta frente a los competidores de fuera del terminal, permitiendo posicionarnos como un producto competitivo y atractivo.

Se han incorporado asimismo medios de pago innovadores como el sistema de telepeaje "VIA-T" en el aparcamiento de la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el aparcamiento general en Bilbao, así como nuevos canales de distribución a través de empresas como Saba, Rumbo y acuerdos con otras como RICOH. Además, se han implantado aparcamientos preferentes en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y el servicio de Drop Off en Bilbao y Alicante.

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

En 2015 los ingresos provenientes de los Activos Inmobiliarios representaron el 34,1% de los ingresos fuera del terminal, generando 57,2 millones de euros, con un descenso de 0,7 millones de euros (-1,2%) como consecuencia de la baja de contratos de almacenes y hangares. A pesar de este descenso, hay que destacar la comercialización de parcelas "Rampa 7" en Adolfo Suárez Madrid-Barajas con la adjudicación de 2 hangares, la pre-comercialización de 2 parcelas para naves de carga y la potenciación de la actividad de aviación general y corporativa, con la puesta en explotación de la nueva Base Fija de Operaciones (FBO) en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, para dos operadores. También se licitaron nuevas gasolineras en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Tenerife Sur. En relación a la actividad de la carga se implantaron dos ofertas de precios para incentivar la ocupación de oficinas en los edificios de servicios generales de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Valencia. Asimismo se consolidó la certificación CEIV Pharma/IATA de empresas relacionadas con el transporte de productos farmacéuticos por vía aérea.

5.3 Segmento Internacional

A continuación se muestran los principales datos económicos del segmento de la actividad internacional.

(Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	211.768	46.027	165.741	360,1%
Otros ingresos de explotación	713	630	83	13,2%
Total Ingresos	212.481	46.657	165.824	355,4%
Total gastos (incluye amortización)	(199.404)	(47.265)	152.139	321,9%
EBITDA	72.582	12.960	59.622	460,0%
EBITDA ajustado ¹	73.588	12.960	60.628	467,8%
Resultado de explotación	13.077	(608)	13.685	2.250,8%
Resultado financiero	(17.510)	9.733	-27.243	-279,9%
Participación en el resultado de asociadas	14.012	11.716	2.296	19,6%
Resultado antes de impuestos	9.579	20.841	-11.262	-54,0%

⁽¹⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

En el análisis de la comparación de estos datos hay que tener en cuenta el impacto que ha tenido en las cifras de 2014 la toma de control de Luton al ejercitar la opción de compra por el 11% en el mes de octubre de 2014. La consolidación de Luton supuesto a nivel de EBITDA una contribución de 66,6 millones de euros.



Impacto de Luton en consolidación en el segmento Internacional

(Miles de euros)	2015	2014
Ingresos ordinarios	201.940	38.422
Total Ingresos	201.940	38.422
Personal	(40.428)	(11.431)
Otros gastos de explotación	(94.442)	(7.594)
Amortizaciones y deterioros	(60.035)	(12.989)
Otros resultados	(527)	
Total gastos	(194.379)	(42.014)
EBITDA	67.596	9.397
Resultado de explotación	7.561	(3.592)
Resultado financiero	(25.891)	(6.550)
Plusvalía puesta a valor razonable 40% ⁽¹⁾		14.615
Resultado antes de impuestos	(18.330)	4.473

⁽¹⁾ Incluyendo 2,2 millones de euros de diferencias de conversión

El aeropuerto de Luton ha registrado en 2015 una mejora del tráfico interanual del 16,9% (12,3 millones de pasajeros en 2015 frente a 10,5 en 2014) que ha supuesto un incremento de +13,7% en sus ingresos (201,9 millones de euros en 2015 frente a 177,6 millones de euros en 2014). El EBITDA generado en el año completo ha ascendido a 66,6 millones de euros, un 30,2 % superior al del ejercicio 2014 (55,0 millones de euros). En la interpretación de estos resultados hay que tener en cuenta la evolución del tipo de cambio del euro frente a la libra esterlina. En este sentido, el tipo de cambio medio ponderado €/£ utilizado en 2015 fue de 0,7264 mientras que en 2014 se situó en 0,7902.

Con fecha 26 de febrero de 2015, el Consejo de Administración de London Luton Airport Holdings, decidió la refinanciación de los préstamos y líneas de financiación existentes por un total de 285 millones de libras, así como la reestructuración del swap de tipos de interés existente por 154 millones de libras. La nueva financiación, por un importe de 318 millones de libras, se compone de:

- Préstamo “bullet” a 7 años de 228 millones de libras, para refinanciar el préstamo existente y pagar los costes asociados a su refinanciación.
- Línea crediticia de 75 millones de libras para financiar y refinanciar el plan de Inversiones.
- Póliza de crédito de 15 millones de libras, para necesidades corporativas y de circulante.

Las principales características de la nueva financiación se detallan a continuación:

- Se Incrementa el préstamo tanto para pagar costes de refinanciación como para inversiones, adecuándose a las necesidades del negocio y proporcionando una mayor flexibilidad financiera.
- El nuevo plazo de vencimiento implica la ampliación del plazo de pago por 3,5 años.
- Se mejora significativamente el coste financiero. El diferencial promedio de la nueva financiación si es mantenida a vencimiento, es de 200 puntos básicos sobre el LIBOR, lo que implica una reducción frente al coste anterior a la refinanciación, ya que tenía un diferencial remanente promedio próximo a 300 puntos básicos.
- Se amplían los ratios de los “covenant” Deuda neta / EBITDA y de cobertura de intereses, proporcionando mayor flexibilidad financiera.

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

(Miles de euros)	2015	2014	Variación	% Variación
SACSA (Colombia)	2.163	1.881	282	15,0%
GAP (México)	8.378	7.004	1.374	19,6%
AEROCALI (Colombia)	3.471	2.831	640	22,6%
Total participación en el resultado de asociadas	14.012	11.716	2.296	19,6%

En las participaciones anteriores se deben considerar dos efectos, por un lado los resultados que presentan las sociedades y, por otro, la aplicación de los tipos de cambio.

Los resultados en las concesiones en 2015 han mejorado por el incremento del tráfico en todas ellas que se ha visto parcialmente compensado por el efecto del tipo de cambio. En SACSA la bajada de la tasa internacional ha propiciado un incremento del tráfico que se vio parcialmente compensado por el efecto ya comentado del tipo de cambio. GAP ha obtenido los mejores datos de tráfico en toda la historia de la concesión, lo que unido al efecto positivo de la consolidación de MBL desde abril 2015 se ha traducido en una mejora significativa del resultado.

El resultado de explotación del segmento internacional ha mejorado en 13,7 millones de euros, pasando de -0,6 millones de euros en 2014 a 13,1 millones de euros en 2015.

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.

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 nota 23 de las Cuentas Anuales Consolidadas 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

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

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

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

No existen cambios significativos en la gestión del riesgo financiero a 31 de diciembre de 2015, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

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

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

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

Con relación a los préstamos a tipo revisable, el Grupo ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 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 negociado 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%.

El grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12 de las Cuentas Anuales Consolidadas). 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.

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.

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

b) Riesgo de crédito

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

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

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

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

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa del Grupo en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, el Grupo ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja del Grupo. Aunque a 31 de diciembre de 2015 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 755.065 miles de euros (2014: 1.053.732 miles de euros), tiene un beneficio del ejercicio atribuible a accionistas de la dominante después de impuestos de 833.537

miles de euros (2014: 478.618 miles de euros de beneficio del ejercicio), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos en el corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos en el corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 la Sociedad dominante ha firmado Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería. Adicionalmente, la participada LLAH III dispone de 82,0 millones de libras esterlinas en líneas de crédito no dispuestas (2014: 58,5 millones de libras esterlinas). En estas circunstancias, los Administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

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

A 31 de diciembre 2015	2016	2017	2018	2019	2020	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota33.e)	1.125.488	826.393	747.995	749.755	731.835	5.262.444	9.443.910
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota33.e)	26.453	-	-	-	-	-	26.453
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	11.421	333	-	-	-	296.831	308.585
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	2.080	2.096	2.134	2.174	2.214	17.974	28.672
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	62.953	62.953
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	482	-	-	-	-	-	482
Otros pasivos financieros (Nota 20)	33.721	209	1.963	3.972	30.618	27.412	97.895
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	323.265	-	-	-	-	-	323.265
Intereses Deuda Aena, SA (*)	199.047	174.764	156.165	138.833	123.682	568.421	1.360.912
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.143	11.473	11.695	10.505	11.201	13.791	69.808
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	5.050	5.036	5.036	5.036	5.050	14.585	39.793

(*) Cálculo estimado de los Intereses sobre la deuda media anual con ENAIRE de cada período calculado con el tipo de Interés medio del período enero-diciembre 2015.

A 31 de diciembre 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota33.e)	1.055.128	1.190.488	866.393	787.995	689.755	5.934.279	10.524.038
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE (Nota33.e)	48.347	-	-	-	-	-	48.347
Préstamos con entidades de crédito (Nota 20.b)	8.956	334	333	281.114	-	-	290.737
Pasivos por arrendamientos financieros (Nota 20)	2.334	2.547	2.012	2.050	2.090	18.605	29.638
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	-	-	58.976	58.976
Intereses devengados Préstamo con accionistas LLAH III	455	-	-	-	-	-	455
Otros pasivos financieros (Nota 20)	37.664	1.579	4.307	2.263	5.157	34.486	85.456
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos de clientes) (Nota 19)	310.530	-	-	-	-	-	310.530
Intereses Deuda Aena, SA (*)	191.619	170.601	150.400	135.149	120.989	603.118	1.371.876
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	11.645	12.437	13.141	13.875	-	-	51.098
Intereses Préstamo participativo LLAH III (Ardian)	4.948	4.948	4.948	4.948	4.948	19.791	44.531

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

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 de empleados que integran el Grupo se ha mantenido prácticamente estable, siendo en 2015 un total de 7.882 empleados frente a 7.820 en 2014. En estas cifras se incluyen los empleados eventuales, que al cierre de 2015 ascendían a 756 (1.283 en 2014).

En cuanto a los datos de plantilla media, en 2015 fue de 7.940 empleados, frente a 7.856 empleados de plantilla media en 2014. En estas cifras se incluyen los empleados eventuales, que al cierre de 2015 fueron 707 (1.347 en 2014)

Hay que destacar los buenos resultados obtenidos en términos de productividad de la Sociedad dominante en 2015, con un notable incremento del ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 6,1% en 2015 respecto a 2014.

Igualdad

Del total de empleados de la Sociedad dominante, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

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 actuación. 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):

<u>Inversión centralizada</u>	
Obras	89,4
Suministros	79,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	18,4
<u>Gastos centralizados</u>	
Obras	1,9
Suministros	93,3
Asistencias y Servicios	294,7
<u>Inversión descentralizada:</u>	
Obras	36,6
Suministros	10,1
Asistencias, Consultorías y Servicios	1,4
<u>Gastos descentralizados:</u>	
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%
TOTAL	152	28.419.088	100,0%

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 del grupo 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 del Grupo, 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:

- 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, devaluaciones de divisas, 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 nota 23 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. En el caso del aeropuerto de Luton (Reino Unido), se está desarrollando un proyecto de ampliación destinado a dotar al aeropuerto de una capacidad de 18 millones de pasajeros al año.

11. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

No ha acaecido, con posterioridad al cierre, ningún hecho que haya afectado a las cuentas anuales consolidadas, ni a la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, ni que sea útil al usuario de las cuentas anuales consolidadas, distintos 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 23 de las Cuentas Anuales Consolidadas).
- 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 Consolidadas).

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 CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO 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 Consolidadas e Informe de Gestión consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
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 ^a 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	