

INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES

A los accionistas de Aena, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de la sociedad Aena, S.A., que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2016, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

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

Responsabilidad del auditor

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

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

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

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la sociedad Aena, S.A. a 31 de diciembre de 2016, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.



Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2016 contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de Aena, S.A., la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2016. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Alejandro García López

21 de febrero de 2017



PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

2017 01/17/00086
Año Nº 96,00 EUR
SELLO CORPORATIVO:

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

AENA, S.A.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016.

Índice

	<u>Página</u>
Estados financieros	1
Notas a las cuentas anuales	
1 Actividad	6
2 Bases de presentación	8
3 Aportación no dineraria	10
4 Normas de registro y valoración	12
5 Gestión de riesgos operativos y financieros	33
6 Inmovilizado intangible	38
7 Inmovilizado material	41
8 Inversiones inmobiliarias	47
9 Arrendamientos	50
10 Instrumentos financieros	52
11 Inversiones en empresas del grupo, asociadas y otras participaciones	55
12 Operaciones y saldos con partes vinculadas	63
13 Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	66
14 Inversiones financieras a corto plazo	67
15 Deudas financieras	68
16 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	78
17 Existencias	79
18 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	79
19 Patrimonio neto	79
20 Periodificaciones	83
21 Provisiones	84
22 Administraciones Públicas y Situación fiscal	90
23 Ingresos y gastos	97
24 Otra información	100
25 Honorarios de Auditoría	102
26 Compromisos y otras garantías	102
27 Compromisos medioambientales	102
28 Contingencias	104
29 Hechos posteriores al cierre	108

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 Y 2015
(Expresado en miles de euros)

ACTIVO

	Nota	2016	2015
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	6	86.754	91.698
Desarrollo		110	375
Activo intangible, acuerdo de concesión		11.338	12.197
Aplicaciones informáticas		35.707	37.870
Otro inmovilizado intangible		2.596	3.520
Inmovilizado en curso		37.003	37.736
Inmovilizado material	7	13.369.417	14.697.883
Terrenos y construcciones		11.143.925	12.240.126
Instalaciones técnicas y maquinaria		416.385	439.753
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.670.466	1.870.989
Otro inmovilizado material		1.636	1.896
Inmovilizado en curso		137.005	145.119
Inversiones inmobiliarias	8	135.690	165.265
Terrenos y construcciones		135.435	164.812
Otras instalaciones		255	453
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		165.032	165.032
Instrumentos de patrimonio	11	165.032	165.032
Inversiones financieras a largo plazo	10-11	58.877	54.421
Instrumentos de patrimonio		180	180
Otros activos financieros		58.697	54.241
Deudas comerciales no corrientes		2.599	-
Derecho de crédito a largo plazo		2.599	-
Activos por impuesto diferido	22	131.710	120.642
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		13.950.079	15.294.941
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	17	7.026	6.084
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		398.705	431.842
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	10-13	258.569	298.799
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	10-12-13	75	318
Deudores varios	10-13	7.425	7.428
Personal	10-13	321	522
Activos por impuesto corriente	22	110.456	107.840
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13-22	21.859	16.935
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-12	1.319	52.992
Créditos a empresas	12	1.319	52.992
Inversiones financieras a corto plazo	10-14	1.630	2.658
Créditos a empresas		218	489
Otros activos financieros	10-11	1.412	2.169
Periodificaciones a corto plazo	20	5.939	6.903
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	18	482.758	510.784
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		897.377	1.011.263
TOTAL ACTIVO		14.847.456	16.306.204

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 Y 2015
(Expresado en miles de euros)

<u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u>	<u>Nota</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	19	5.023.844	4.282.312
Capital	19a	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19b	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19b	42.406	-
Reserva Legal	19b	184.393	103.225
Otras Reservas	19b	1.048.116	766.543
Resultado del ejercicio	19c	1.148.061	811.676
Ajustes por cambios de valor	19d	(97.262)	(55.427)
Operaciones de cobertura		(97.262)	(55.427)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7-19e	436.985	457.687
TOTAL PATRIMONIO NETO		5.363.567	4.684.572
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	21	142.235	1.153.368
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		8.596	7.984
Actuaciones medioambientales		63.254	108.958
Otras provisiones		70.385	1.036.426
Fianzas recibidas a largo plazo	10	89.203	63.605
Deudas a largo plazo	10	104.342	47.332
Acreeedor por arrendamiento financiero		13.822	15.366
Derivados		90.031	31.396
Otros pasivos financieros		489	570
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	10-11-12-15	7.487.181	8.309.752
Periodificaciones a largo plazo	20	125.917	166.108
Pasivos por impuesto diferido	22	151.038	157.939
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		8.099.916	9.898.104
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	21	128.468	119.095
Deudas a corto plazo	10	129.618	134.466
Acreeedor por arrendamiento financiero		1.544	1.506
Derivados		39.475	40.821
Otros pasivos financieros		88.599	92.139
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10-11-12-15	813.365	1.153.770
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar		273.082	278.428
Proveedores	10-16	-	3
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10-12-16	33.510	34.434
Acreeedores varios	10-16	145.955	144.612
Personal	10-16	19.289	26.807
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16-22	23.045	18.720
Anticipos de clientes	10-16	51.283	53.852
Periodificaciones a corto plazo	20	39.440	37.769
TOTAL PASIVO CORRIENTE		1.383.973	1.723.528
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		14.847.456	16.306.204

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 Y 2015
(Expresado en miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2016	2015
Importe neto de la cifra de negocios	23b	3.508.705	3.244.781
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	4.323	4.212
Aprovisionamientos	23a	(182.188)	(182.822)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(613)	(1.140)
Trabajos realizados por otras empresas		(181.575)	(181.682)
Otros ingresos de explotación		7.598	8.313
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		7.491	6.883
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		107	1.430
Gastos de personal	23c	(349.806)	(321.684)
Sueldos, salarios y asimilados		(250.706)	(252.517)
Cargas sociales		(100.598)	(95.563)
Provisiones		1.498	26.396
Otros gastos de explotación		(806.043)	(775.075)
Servicios exteriores	23d	(644.862)	(622.778)
Tributos	23e	(146.463)	(147.020)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(7.845)	(3.351)
Otros gastos de gestión corriente		(6.873)	(1.926)
Amortización del inmovilizado	6-7-8	(778.158)	(786.711)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	19e	41.590	45.928
Excesos de provisiones	23g	8.831	7.913
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(6.039)	(1.849)
Resultados por enajenaciones y otras		(6.438)	(6.835)
Otros resultados		399	4.986
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		1.448.813	1.243.006
Ingresos financieros	23f	205.352	6.985
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		4	276
- De terceros		204.686	3.789
Activación de gastos financieros	6-7	662	2.920
Gastos financieros	23f	(105.208)	(193.866)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas.		(95.325)	(167.698)
- Por deudas con terceros.		(9.423)	(25.005)
- Por actualización de provisiones		(460)	(1.163)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	15-19d	(44.472)	(25.203)
Diferencias de cambio	23f	(5)	(20)
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	23f	0	97
RESULTADO FINANCIERO	23f	55.667	(212.007)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		1.504.480	1.030.999
Impuesto sobre beneficios	22	(356.419)	(219.323)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		1.148.061	811.676
RESULTADO DEL EJERCICIO		1.148.061	811.676

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO
TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 Y 2015
(Expresado en miles de euros)**

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2016	2015
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		1.148.061	811.676
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo		(100.252)	(92.371)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	13.987	6.113
Por ganancias y pérdidas actuariales		(39)	77
Efecto impositivo		21.576	24.131
Ajustes valorativos Ley 27/2014	22.2	-	(2.060)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		(64.728)	(64.110)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19d	44.472	25.203
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	(41.590)	(45.928)
Efecto impositivo		(720)	5.803
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		2.162	(14.922)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		1.085.495	732.644

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado (Nota 19.a)	Prima de emisión (Nota 19.b)	Resultado del ejercicio (Nota 19.c)	Reserva de capitalización (Nota 19.b)	Reserva Legal (Nota 19.b)	Otras reservas (Nota 19.b)	Ajustes por cambio de valor (Nota 19.d)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 19.e)	TOTAL
Saldo a 1 de enero de 2015	1.500.000	1.100.868	452.169	-	58.008	359.533	(4.951)	486.301	3.951.928
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	811.676	-	-	58	(50.476)	(28.614)	732.644
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(452.169)	-	45.217	406.952	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2015	1.500.000	1.100.868	811.676	-	103.225	766.543	(55.427)	457.687	4.684.572
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.148.061	-	-	(29)	(41.835)	(20.702)	1.085.495
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	(406.500)	-	-	(406.500)
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(811.676)	42.406	81.168	688.102	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2016	1.500.000	1.100.868	1.148.061	42.406	184.393	1.048.116	(97.262)	436.985	5.363.567

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO TERMINADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 Y 2015
(Expresado en miles de euros)

	Nota	2016	2015
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		1.772.340	1.523.022
Resultado del ejercicio antes de impuestos		1.504.480	1.030.999
Ajustes del resultado		767.410	982.571
Amortización del inmovilizado	6-7-8	778.158	786.711
Correcciones valorativas por deterioro	13	7.845	3.351
Imputación de subvenciones	19e	(41.590)	(45.928)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		6.438	6.835
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	(97)
Ingresos financieros	23f	(205.352)	(6.985)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23f	105.213	193.886
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	12	44.472	25.203
Variación de provisiones		74.484	17.816
Otros		(2.258)	1.779
Cambios en el capital corriente		(66.934)	(107.042)
Existencias		(942)	585
Deudores y otras cuentas a cobrar		30.825	(43.023)
Otros activos corrientes		1.026	(125)
Acreedores y otras cuentas a pagar		(53.683)	(56.240)
Otros pasivos corrientes		(42.947)	-
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.213)	(8.239)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación-		(432.616)	(383.506)
Pagos de intereses		(132.624)	(223.324)
Cobros de intereses		1.493	2.745
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios		(301.485)	(162.927)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(247.541)	(209.187)
Pagos por inversiones		(248.166)	(238.307)
Inmovilizado intangible		(16.120)	(13.066)
Inmovilizado material		(226.799)	(214.066)
Inversiones inmobiliarias		(1.346)	(87)
Otros activos financieros		(3.901)	(11.088)
Cobros por desinversiones		625	29.120
Empresas del grupo y asociadas		614	28.699
Otros activos		11	421
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		(1.552.825)	(1.052.360)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		10.665	22.287
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19e	10.665	22.287
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		(1.157.124)	(1.074.647)
Emisión:			
- Otras		19.392	13.207
Devolución y amortización de:			
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15	(1.172.339)	(1.080.128)
-Otras deudas		(4.177)	(7.726)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos		(406.366)	-
Dividendos		(406.366)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		(28.026)	261.475
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		510.784	249.309
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		482.758	510.784

1. Actividad

Aena, S.A. (en adelante la Sociedad), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se 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 autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

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

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

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

Adicionalmente, en el citado 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 solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (véase nota 4p).

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

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

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

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

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

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

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas de Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2016 han sido formuladas por el Consejo de Administración el día 21 de febrero de 2017.

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 2016, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF. La dirección de la Sociedad decidió en 2012 efectuar la adaptación a NIIF de las cuentas anuales consolidadas del Grupo con el propósito de presentar las operaciones y la situación financiera del Grupo de acuerdo con las NIIF para los ejercicios 2011 y 2012 con el objetivo de explorar una potencial desinversión parcial por parte de la Sociedad Dominante última tanto a través de inversores privados como a través de transacciones en los mercados de capitales.

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

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de Aena, S.A. Las acciones de Aena, S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

La evolución de la cotización de Aena, S.A. durante el año 2016 ha sido muy positiva, con una revalorización al cierre del ejercicio del 23,0 % hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX 35 que disminuyó un 2,0 %.

2. Bases de presentación

a) Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad

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

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, sus adaptaciones, las modificaciones incorporadas en el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, el RD 602/2016, de 17 de diciembre, y la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

b) Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 21 de febrero de 2017, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

c) Principios contables aplicados

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

d) Moneda funcional y moneda de presentación

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

e) Empresa en funcionamiento

La Sociedad presenta al 31 de diciembre de 2016 un fondo de maniobra, calculado como la diferencia entre el Activo y el Pasivo corriente del Balance Situación adjunto, negativo de 486.596 miles de euros (2015: 712.265 miles de euros), y un resultado positivo del ejercicio de 1.148.061 miles de euros (2015: resultado positivo de 811.676 miles de euros). Para poder atender a los compromisos a corto plazo la Sociedad cuenta con sus propios flujos de explotación positivos, que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, estando disponible en su totalidad al cierre del ejercicio (ver Notas 5c y 15).

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

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

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4a).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4a, 4b y 4c).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4p).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22).
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4j y 4k).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4f).
- Presentación de la reversión de la Provisión por intereses de demora de expropiaciones como ingresos financieros (Notas 21, 23.f).

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

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

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

Durante el ejercicio 2013, Aena, S.A. adjudicó a World Duty Free Group (WDFG) un contrato plurianual para la gestión de las tiendas libre de impuestos y *duty paid* en tres lotes de aeropuertos hasta el año 2020, cuyos

cánones se basan en los volúmenes de ventas realizadas por dichas tiendas. La dirección de la Sociedad ha evaluado las características sustanciales del contrato y ha concluido que los ingresos derivados de dicho contrato deben reconocerse en función de su devengo, considerando los cánones percibidos como contingentes, aunque contractualmente se establezca el pago de ciertos cánones independientemente del volumen de venta realizado por las tiendas. El juicio de la dirección en determinar la variabilidad de los cánones del contrato se ha basado en la sustancia del mismo y en los factores futuros de variabilidad que influyen la determinación de los cánones, como los espacios asignados a las tiendas, el tiempo de disponibilidad de dichos espacios, la variabilidad del tráfico aeroportuario de pasajeros y la posibilidad de las partes de obtener una rentabilidad mínima asociada al contrato, entre otros factores. Cambios futuros a las condiciones del contrato evaluadas por la dirección de la compañía podrían resultar en un criterio de reconocimiento de ingresos distinto del que Aena, S.A. ha aplicado a este contrato. Para los contratos con similares características a este, la Sociedad ha seguido este criterio de reconocimiento de ingresos.

Recuperabilidad de deducciones fiscales por inversión en Canarias

La dirección de Aena, S.A. ha decidido compensar las deducciones fiscales por inversión en Canarias sobre la cuota íntegra estatal. Las deducciones por inversiones en Canarias se activaron al cierre de 2013, tras consultar a la Dirección General de Tributos las condiciones de recuperabilidad y darse las condiciones necesarias para ello. Durante el ejercicio 2016 se ha activado una cantidad adicional de 10.466 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 12.801 miles de euros, correspondientes en un 81,76 % a deducciones por inversiones en Canarias (durante el ejercicio 2015 se utilizaron un total de deducciones de 112.007 miles de euros, correspondientes en un 99,17 % a deducciones por inversiones en Canarias) (ver Nota 22.3).

La Sociedad no tiene deducciones fiscales activadas por inversión en Canarias al cierre de 2016 (31 de diciembre de 2015: 0 miles de euros). (Ver Nota 22.3).

g) Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2016, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2015.

Se han modificado las cifras relativas a operaciones vinculadas de 2015, a fin de hacerlas comparables con las relativas a 2016, confeccionadas de acuerdo a los criterios explicados en la Nota 4 (s).

Igualmente se han modificado, en la Nota 23.b, las cifras relativas a distribución de la cifra de negocios de 2015, a fin de hacerlas comparables con las relativas a 2016, confeccionadas de acuerdo a los criterios explicados en la Nota 4 (a) (deterioro de valor del inmovilizado).

h) Agrupación de partidas

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

3. Aportación no dineraria

De acuerdo con el contenido del artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, y a partir del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se autorizó a la Sociedad para la realización de una ampliación de capital que fue suscrita totalmente por su accionista único en aquel momento, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Dicha ampliación de capital se suscribió mediante la aportación de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El Consejo de Administración de la entidad pública

empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aprobó con fecha 23 de mayo de 2011 la aportación a la Sociedad de la actividad y su valoración preparada por sus servicios técnicos tomando como referencia el valor neto patrimonial de la rama de actividad al 31 de mayo de 2011 conforme a las normas contables en vigor, y en concreto, el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 modificado parcialmente por el Real Decreto 1159/2010.

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

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

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 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 variación en la cifra del capital social de la Sociedad. En consecuencia, el capital social de la Sociedad es de 61.000 euros y está representado por 6.100 acciones de 10 euros de valor nominal, siendo todas las acciones de una única clase con los mismos derechos políticos y económicos.
- Se amplía el capital social de la Sociedad de 61.000 euros hasta la cifra de 1.500.000.000 euros, es decir, la ampliación del capital social asciende a 1.499.939.000 euros.
- Se emiten como representativas del aumento de capital citado 149.993.900 acciones ordinarias nominativas de 10 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos y obligaciones que las anteriormente existentes. Estas acciones nuevas se emiten con una prima de emisión total de 1.100.868.000 euros, siendo por tanto el total importe a desembolsar en concepto de capital y prima de emisión de 2.600.807.000 euros.
- De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del RDL 13/2010 y en los Acuerdos de 25 de febrero y 3 de junio de 2011, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" suscribe íntegramente y desembolsa la totalidad del valor nominal de las acciones y la prima de emisión mediante la aportación de la actividad mencionada en el párrafo 1 de este apartado de la memoria.
- La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" aporta a la Sociedad el conjunto de la Actividad como una unidad en funcionamiento en el estado en que se encuentra (titularidad, derechos de uso, situación, cargas, etc.) en los términos que resultan del RDL 13/2010. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" de conformidad con el artículo 66 de la Ley de Sociedades de Capital aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio responde, en relación con la aportación, únicamente si el vicio o la evicción afectase a la totalidad o a una parte esencial de la Actividad. A estos efectos, se entenderá como parte esencial aquella que afecte al 20 % o más del valor total de la Actividad aportada o cuando afecte a un aeropuerto individualmente de manera que impida el ejercicio de su actividad aeroportuaria todo ello sin perjuicio del control jurisdiccional sobre el régimen legal aplicable.

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

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

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

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

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

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

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

4. Normas de registro y valoración

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

a) Inmovilizado intangible

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

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

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

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

Los planes directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

Acuerdo de concesión, activo regulado

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

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

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

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

aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

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

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

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

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

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

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

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

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

	Años
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

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

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

Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

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

Aena, S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

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

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) 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, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 % y 2018: 0 %). Por tanto, a partir de 2018, aplicará un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad ha identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella). Dicha identificación se ha basado en las siguientes consideraciones:

1. La Sociedad consideraba 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 contenida en la Ley 1/2011 mencionada, 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 genera una disminución en las tarifas aeronáuticas, siendo los beneficiados los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias, de acuerdo con lo establecido en el RDL 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.
2. En relación con la unidad generadora de efectivo de los aparcamientos dentro del segmento de servicios fuera de terminal, la Sociedad los ha considerado también como una red en su conjunto, teniendo en

cuenta toda la normativa aplicable y las razones consideradas para la red de aeropuertos, principalmente por los siguientes motivos:

- Los ingresos generados por la red de aparcamientos son íntimamente dependientes de la actividad aeroportuaria, toda vez que no pueden operarse con independencia del resto de activos integrantes de la red, por lo que la recuperación de dichos activos se considera también en su conjunto, considerando la actividad de los aparcamientos como accesoria 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 son 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.

El establecimiento del "dual till progresivo" con el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, y la Ley 18/ 2014 mencionadas, rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60 %) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; y, por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta ahora incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el *single till*, debe pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro de la actividad de "Comercial". Como consecuencia, la unidad generadora de efectivo de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituida, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

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.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), para el período 2017-2021 (ver Nota 29). 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.

b) Inmovilizado material

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

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

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

Los intereses y otras cargas financieras incurridos directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. La capitalización de intereses se realiza a través de la partida “Activación de gastos financieros” de la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

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

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

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

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el método lineal en función de su vida útil, siendo los años de vida útil los que se especifican a continuación:

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

c) Inversiones inmobiliarias

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

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

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

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

d) Existencias

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

e) Arrendamientos

Arrendamiento financiero

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

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

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

Arrendamiento operativo

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

f) Instrumentos financieros

f.1) Activos financieros

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

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

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

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

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

2. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos a corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015 no se han registrado activos de esta categoría.
3. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de

dependientes, y empresas asociadas aquellas sobre las cuales la Sociedad ejerce una influencia significativa, directa o indirectamente a través de dependientes. Adicionalmente, dentro de la categoría de multigrupo se incluye a aquellas Sociedades sobre las que, en virtud de un acuerdo, se ejerce un control conjunto con uno o más socios. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria.

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

El efecto de aplicar criterios de consolidación en comparación con las cuentas anuales individuales supone un incremento de los activos por importe de 666.318 miles de euros en 2016 (2015: 717.176 miles de euros), un incremento del patrimonio neto por importe de 244.830 miles de euros en 2016 (2015: 133.396 miles de euros), el importe neto de la cifra de negocios aumenta por importe de 200.876 miles de euros en 2016 (2015: 205.928 miles de euros), y un incremento del beneficio del ejercicio 2016 por importe de 16.088 miles de euros (2015: 21.861 miles de euros).

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

Si existe evidencia objetiva de deterioro, la Sociedad reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable.

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

f.2) Pasivos financieros

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

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

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

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

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

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

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

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

f.3) Instrumentos derivados

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

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

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

No obstante, los costes de transacción, se reconocen posteriormente en resultados, en la medida en que no

forman parte de la variación efectiva de la cobertura.

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

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

g) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

h) Patrimonio neto

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

i) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

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

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

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

j) Provisiones y contingencias

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

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

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

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

k) Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

Premios de permanencia

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

	2016	2015
Tipo de interés técnico:	1,42 %	2,09 %
Crecimiento salarial:	2,0 %	2,0 %
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:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de Jubilación Anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial ENAIRE y Aena, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes, tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y

anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

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

	2016	2015
Tipo de interés técnico:	1,57 %	2,28 %
Crecimiento salarial a largo plazo:	1,00 % (2 % años sucesivos)	3,00 % (1 % para 2016)
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 - 63 años y 11 meses	Entre 60 - 63 años y 11 meses

l) Indemnizaciones por despidos

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

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

m) Retribución variable

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

n) Impuesto sobre beneficios

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

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

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

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en

libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

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

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

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

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

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

Hasta el ejercicio 2014, la Sociedad tributaba en régimen de consolidación fiscal en el perímetro de consolidación de su único accionista en aquel momento con determinadas Sociedades filiales al cumplir con las condiciones establecidas para ello.

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

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

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

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

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

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 "Otras cuentas a cobrar" del Balance de Situación, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la Hacienda Pública, por lo que desde dicha fecha se reclasificaron al epígrafe "Activos por impuestos diferidos" (véase Nota 22.3).

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se vieron 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. Este importe ha sido cobrado en 2016 (ver Nota 12 y 22.3).

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 los ejercicios 2015 y 2016 como Grupo Fiscal.

o) Transacciones en moneda extranjera

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

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

p) Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se reconocen de la siguiente forma:

- Las ventas de bienes se reconocen cuando la Sociedad haya entregado los productos al cliente, éste los haya aceptado y esté razonablemente asegurada la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar.
- Las ventas de servicios se reconocen en el ejercicio contable en que se prestan los servicios, por referencia a la finalización de la transacción concreta evaluada en función del 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 solo hasta el límite de los costes del contrato incurridos que sea probable que se recuperarán.

Prestación de servicios

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

Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales):

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

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel 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.
- 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 RDL 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., con el 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 con la Ley 18/2014, corresponde a la DGAC elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico.
- 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 del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley 18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores (ver Nota 28) no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

La supervisión de la propuesta tarifaria de Aena, S.A. para 2013 aplicó, por primera vez, el nuevo marco regulatorio derivado de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. Dicho marco está constituido principalmente, por un lado, por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, 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 con 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 fue recurrido por Aena. Este recurso fue 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 establecía 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.

Con fecha 8 de marzo de 2016, tras un exhaustivo proceso previo de consultas con las asociaciones de aerolíneas que agrupan a sus principales clientes, Aena, S.A. envió a la DGAC su propuesta final de DORA, en la que se incorporó una propuesta de congelación tarifaria para el periodo 2017-2021 (ambos incluidos). La propuesta de congelación resultó de la aplicación de la Disposición Transitoria 6.ª de la Ley 18/2014, que impone la congelación como techo de la evolución de las tarifas hasta el año 2025.

Tal y como se ha citado, esta propuesta estaba sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido por la Ley 18/2014 por lo que no podía ser considerada en ningún caso como un documento final. En este sentido, el 21 de junio de 2016, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control al amparo del nuevo marco establecido por la citada Ley 18/2014 en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el periodo DORA en un -2,02 % anual (frente a la propuesta tarifaria de congelación de tarifas de Aena). Las

principales discrepancias de este informe de la CNMC en relación con la propuesta de Aena eran las siguientes:

- La CNMC mantiene su criterio de fecha 23 de julio de 2015, acerca de la asignación de costes entre la actividad aeroportuaria regulada y la actividad comercial, según el cual 69,8 millones al año deben trasladarse de la base de costes regulada a la actividad comercial. Aena interpuso un recurso contra esta asignación de costes y no aplicó el citado criterio en su propuesta final de DORA.
- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$) propuesto por la CNMC es del 6,26 % (con una tasa libre de riesgo de 2,3 % y una prima de riesgo de 4,9 %), mientras que el $CMPC_{AI}$ recogido en la propuesta final de Aena era del 8,4 % (con una tasa libre de riesgo de 3,38 % y una prima de riesgo de 6,85 %).

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Como resultado de este proceso, este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho período (véase Nota 29).

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

Comercial

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el período en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos (que hasta 2015 pertenecían al segmento de “Servicios fuera de terminal” pasan, como consecuencia de lo explicado en la nota 4 a), a formar parte del componente Comercial de la Red de aeropuertos a partir del ejercicio 2016) se reconocen a medida que los servicios son prestados.

Servicios inmobiliarios

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a 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 período en que se devengan.

q) Intereses y dividendos

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

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

r) Actividades con incidencia en medioambiente

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado b) de esta misma nota.

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

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

s) Transacciones con vinculadas

Una parte se considera vinculada a otra cuando una de ellas o un conjunto que actúa en concierto, ejerce o tiene la posibilidad de ejercer directa o indirectamente o en virtud de pactos o acuerdos entre accionistas o partícipes, el control sobre otra o una influencia significativa en la toma de decisiones financieras y de explotación de la otra.

En cualquier caso se considerarán partes vinculadas las empresas que tengan la consideración de empresa del grupo, asociada o multigrupo.

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, Aena está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

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

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

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

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

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

t) Combinaciones de negocios

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

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

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

u) Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

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

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, 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.

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

5. Gestión de los riesgos operativos y financieros

Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento establece una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entrará en vigor el 1 de marzo de 2017.

Los incrementos anuales de tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores en 10 puntos porcentuales al porcentaje anual de crecimiento inicialmente previsto, podrá dar lugar a una modificación del DORA.

Adicionalmente, el DORA establece estándares de calidad de servicio, instrumentados a través de 17 indicadores, de los cuales 11 forman parte del sistema de incentivos y penalizaciones, para fomentar la mejora continua de la calidad. Estos indicadores tienen establecido un valor estándar de calidad mínimo exigido, una banda neutra sin incentivo ni penalización y un nivel máximo de incentivo y penalización. El no cumplimiento de los niveles de calidad de servicio mínimos establecidos llevará asociado una penalización en el valor del IMAP. En sentido contrario, sobrepasar dichos niveles supondrá una bonificación. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.

Igualmente, el DORA persigue asegurar que los aeropuertos proporcionen la capacidad necesaria y que sus infraestructuras cumplan con unos niveles de capacidad adecuados, en buenas condiciones de calidad, garantizando la suficiencia e idoneidad de la red. Las inversiones necesarias para cumplir los estándares de capacidad tienen la consideración de inversiones estratégicas y están sujetas a un esquema de penalización en el caso de incumplimiento de las fechas previstas de la puesta en servicio. La penalización máxima anual aplicable a Aena, S.A. podría llegar a suponer el 2% del volumen anual de inversión regulada. Por otra parte, dado que el mantenimiento del nivel de calidad de las infraestructuras es responsabilidad de Aena, S.A., independiente de la evolución de la demanda, el coste adicional asociado a las actuaciones necesarias para adaptar capacidad a la demanda real será por cuenta y riesgo de Aena, S.A.

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

Riesgos de explotación

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

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

referido a las operaciones de aeronaves, se espera un acuerdo que posibilite el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido.

- ✓ La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- ✓ En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para determinar las condiciones finales de su salida:
 - ✓ Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, S.A. en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.
 - ✓ Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante 2016, el volumen de pasajeros británicos no se ha visto disminuido (el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7%).
 - ✓ Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena, S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena, S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.
- ✓ Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- ✓ Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.
- ✓ Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- ✓ En las operaciones de sus aeropuertos, la sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- ✓ Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
- ✓ Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.
- ✓ Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.
- ✓ Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).
- ✓ Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.
- ✓ Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- ✓ La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.

- ✓ Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- ✓ La sociedad está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

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

Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

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

Adicionalmente, Aena, S.A. tiene contratadas operaciones de cobertura de tipo de interés que le protegen de posibles subidas del Euribor a 3 y 6 meses, así el 10 de junio 2015 se contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros. El diferencial medio sobre Euribor 3 y 6 meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. Los objetivos perseguidos con esta operación fueron:

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

A 31 de diciembre de 2016, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 129.596 miles de euros. A la citada fecha 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 3.620 miles de euros menor y 3.620 miles de euros mayor, respectivamente (en 2015: 3.928 miles de euros menor y 3.928 miles de euros mayor, respectivamente).

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende a 781.304 miles de euros correspondientes a préstamos del BEI que se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 0,82%.

No obstante, todo lo anterior, el Marco Regulatorio establecido por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece un sistema de actualización de tarifas que protege a Aena, S.A. en el largo plazo, por la parte regulada, frente a incrementos de los costes de financiación, toda vez que posibilita la recuperación de sus costes de capital, vía la remuneración de la base de activos, según la legislación vigente.

En este sentido, la Sociedad ha realizado un análisis de sensibilidad en relación con las posibles fluctuaciones de los tipos de interés que pudieran ocurrir en los mercados en que opera, considerándose por parte de los administradores de la Sociedad basándose en 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 es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado, y se obtienen también avales y fianzas de los mismos. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

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

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

c) Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2016 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 486.596 miles de euros (negativo en 2015: 712.265 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y la amortización del inmovilizado, de 2.226.971 miles de euros (2015: 2.029.717 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 la Sociedad dominante firmó pólizas de crédito con entidades bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería.

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

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

Miles de euros	2016		2015	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.810.244	0,16%	1.964.242	1,23%
Revisable	543.404	1,30%	1.473.656	1,98%
Fijo	5.917.923	1,78%	6.006.012	2,23%
TOTAL	8.271.571	1,36%	9.443.910	1,86%

Detalle préstamos con partes relacionadas

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2016 y 2015 han sido los siguientes:

2016						
Miles de euros						
Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
Coste:						
Saldo inicial	813	15.783	130.450	7.441	37.736	192.223
Altas	-	60	11.203	3	4.854	16.120
Bajas (*)	-	(6)	(185)	-	(211)	(402)
Traspasos (Nota 7 y 8) (*)	-	(357)	5.245	(54)	(5.376)	(542)
Saldo final	813	15.480	146.713	7.390	37.003	207.399
Amortización:						
Saldo inicial	(438)	(3.586)	(92.580)	(3.921)	-	(100.525)
Dotación	(265)	(690)	(18.573)	(968)	-	(20.496)
Bajas (*)	-	-	124	-	-	124
Traspasos (Nota 7 y 8)	-	134	23	95	-	252
Saldo final	(703)	(4.142)	(111.006)	(4.794)	-	(120.645)
Neto:	110	11.338	35.707	2.596	37.003	86.754

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

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

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

La Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas durante el ejercicio 2016 y 2015 los siguientes elementos de su inmovilizado intangible (en miles de euros):

	2016		2015	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Aplicaciones informáticas	194	(29)	1.051	(81)
Otro inmovilizado intangible	1	-	-	-
Inmovilizado intangible en curso	4.205	-	3.260	-
Total	4.400	(29)	4.311	(81)

Las principales adiciones del ejercicio 2016 y 2015 en el epígrafe “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. Cabe destacar en 2016 el sistema integral de gestión de aparcamientos de los aeropuertos y en 2015 los trabajos realizados con la *web* pública de Aena.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2016 y 2015 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2016	2015
Aplicaciones informáticas	3.305	6.293
Otro inmovilizado intangible	33.698	31.443
Total	37.003	37.736

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

Durante el ejercicio 2016 se han activado un total de 67 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2015: 274 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2016 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 312.361 miles de euros (2015: 287.903 miles de euros) que está totalmente amortizado. Por otra parte, debido a que la aportación no dineraria se efectuó a valor neto contable, en 2016 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento. El detalle es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Concesiones	87	81
Aplicaciones informáticas	185.915	162.043
Otro inmovilizado intangible	126.359	125.779
Total	312.361	287.903

Acuerdo de concesión, activo regulado

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

- Helipuerto de Ceuta: La Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión

tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.

- Helipuerto de Algeciras: La Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

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

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, la Sociedad ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles no amortizados no identificando ajustes al 31 de diciembre de 2016 y 2015, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

El importe recuperable de una UGE se determina basándose en cálculos del valor en uso. En estos cálculos se utilizan estimaciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones del DORA para el periodo 2017-2021 (Ver Nota 29). Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años se extrapolan usando las tasas de crecimiento estimadas indicadas a continuación.

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

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

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital (CMPC), 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 unidad generadora de efectivo.

En 2016, el valor de la CMPC antes de impuestos es el utilizado en el DORA aprobado por el Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017 (Nota 29), y ha sido estimado conforme a lo establecido en la Ley 18/2014 aplicando la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*).

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

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

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

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

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

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material durante el ejercicio 2016 y 2015 han sido los siguientes:

2016						
Miles de euros						
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:						
Saldo inicial	13.926.718	699.168	3.093.107	6.513	145.119	17.870.625
Altas	64.241	27.433	43.702	568	84.207	220.151
Bajas (*)	(816.426)	(1.027)	(1.868)	(15)	(3.052)	(822.388)
Trasposos (Nota 6 y 8) (*)	73.268	17.672	44.111	2	(89.269)	45.784
Saldo final	13.247.801	743.246	3.179.052	7.068	137.005	17.314.172
Amortización y deterioro:						
Saldo inicial	(1.686.592)	(259.415)	(1.222.118)	(4.617)	-	(3.172.742)
Dotación	(398.195)	(66.788)	(287.124)	(824)	-	(752.931)
Bajas (*)	-	30	197	9	-	236
Trasposos (Nota 6 y 8)	(19.089)	(688)	459	-	-	(19.318)
Saldo final	(2.103.876)	(326.861)	(1.508.586)	(5.432)	-	(3.944.755)
Neto:	11.143.925	416.385	1.670.466	1.636	137.005	13.369.417

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

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

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

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Terrenos	3.570.172	4.341.700
Construcciones	7.573.753	7.898.426
Total	11.143.925	12.240.126

Durante el ejercicio 2016 y 2015 la Sociedad ha adquirido a la Sociedad del grupo Aena Desarrollo Internacional (ADI) y a las Sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) e Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) los siguientes elementos de su inmovilizado material:

	2016		2015	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	186	(6)	895	(12)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	53	(1)	6	-
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	113	(21)	32	(1)
Inmovilizado en curso	3.927	-	3.187	-
Total	4.279	(28)	4.120	(13)

Durante el ejercicio 2016 se han activado un total de 596 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2015: 2.646 miles de euros), así como 4.323 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material (2015: 4.212 miles de euros).

a) Adiciones de inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2016 y 2015 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2016 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 64.241 miles de euros. Las principales altas del período han sido la regeneración del pavimento de la pista de vuelo y calles de rodaje de los aeropuertos de Palma de Mallorca, de Gran Canaria, de Ibiza y de Lanzarote entre otros, los trabajos para la reubicación de los equipos de navegación aérea del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la impermeabilización en las terminales y módulos de Palma de Mallorca, la remodelación y adecuación de las salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid- Barajas, la regeneración del pavimento de la calle T del aeropuerto de Tenerife Sur, y la nueva pasarela peatonal del aeropuerto de Vigo.

En cuanto a la obra en curso, las inversiones más significativas en 2016 son: los trabajos en el aeropuerto de Santiago de Compostela en las zonas no terminadas de la terminal y el aparcamiento, las obras para la nueva terminal del aeropuerto de Reus y la renovación de solados en planta de la T1 del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Además, se han puesto en servicio la nueva central eléctrica del aeropuerto de Asturias y las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Zaragoza.

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

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

En obra terminada y puesta en funcionamiento lo más representativo fue 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.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más importantes a cierre de 2016 son:

- El suministro con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves del aeropuerto de Málaga
- La ampliación de la red multiservicio del aeropuerto de Gran Canaria.
- La sustitución de varios ascensores, escaleras y pasillos rodantes en las terminales del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- La adquisición de nuevos servidores de bases de datos para SAP
- La sustitución de quioscos y nuevos mostradores de facturación del aeropuerto de Barcelona
- Los trabajos relacionados con la distribución de baja tensión del aeropuerto de Málaga
- La sustitución de varios puestos de autofacturación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Renovación de la red Wi-Fi de los aeropuertos de Barcelona y Madrid
- Nuevos vehículos autoextintores de los aeropuertos de Palma de Mallorca, A Coruña, León, Santiago, Sevilla y Vigo
- El equipamiento de redes de comunicaciones del aeropuerto de Palma de Mallorca (en curso).
- La remodelación del anillo del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2015 correspondieron a las instalaciones relacionadas con el suministro de carritos portaequipajes de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid, 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 quioscos, 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.

En otras instalaciones destacaron 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.

Inmovilizado en curso

En 2016 las principales obras que se encuentran en curso son las relativas a la adecuación de las zonas no terminadas del aeropuerto de Santiago, la renovación de solados en planta 1 del T-1 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, actuaciones para la puesta en categoría del aeropuerto de Santiago, ampliación del edificio terminal de Reus, el equipamiento de las redes de comunicación de los aeropuertos de Palma de Mallorca y de Málaga, y la sustitución de equipos de asistencia a aeronaves de Palma de Mallorca.

Las principales obras que se encontraban en curso para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015 se correspondían con la ampliación del edificio terminal y la construcción de un nuevo aparcamiento P3 en Gran Canaria, la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña y la construcción de una nueva central eléctrica en Asturias.

b) Resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Durante el ejercicio 2016 las bajas registradas de terrenos vienen motivadas por sentencias favorables en diversos contenciosos expropiatorios, en particular para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ver Nota 21). También se han dado de baja por demolición las antiguas salas VIP del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el edificio de salidas del aeropuerto de Reus y de parte del edificio terminal de A Coruña por renovación; asimismo los recrecidos superficiales de las pistas de los aeropuertos de Badajoz, Ibiza y Gran Canaria; instalaciones de los aeropuertos de Barcelona y Adolfo Suárez Madrid-Barajas relativas a mostradores de facturación, por ser objeto de renovación; y equipos informáticos por su sustitución.

Adicionalmente, dentro de las bajas del ejercicio 2016, se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas fundamentalmente en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras. En estos casos, las bajas han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 808.309 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.743 miles de euros.

En el ejercicio 2016 se han producido ganancias de 556 miles de euros por recompra de activos por parte de los proveedores de equipos informáticos, 91 mil euros por venta de activos y 96 mil euros por afloramientos.

Durante el ejercicio 2015 las bajas registradas de terrenos vinieron motivadas por sentencias favorables que llevaron 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 recibieron sentencias favorables de reclamaciones de acreedores de obras realizadas en los aparcamientos en los aeropuertos de Barcelona y de La Palma, y se dio de baja por sustitución el recrecido efectuado en su día en una pista del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. También se dieron 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 y los sistemas de detección de explosivos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Adicionalmente, dentro de las bajas del ejercicio 2015, se incluyeron los siguientes conceptos cuyo importe no fue 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 fueron realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 127.441 miles de euros.

- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 12.848 miles de euros.

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

c) Deterioro de valor de inmovilizado material

De acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a), y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, al cierre del ejercicio 2016 y 2015 la Sociedad efectuó el test de deterioro para la red de aeropuertos no identificando deterioros significativos en las cuentas anuales al 31 de diciembre de 2016 y 2015, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas fueron:

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

En 2016 y 2015 la dirección no ha reconocido deterioro de activos.

d) Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2016, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 436.985 miles de euros netos de impuestos (2015: 457.687 miles de euros) (ver Nota 19e). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.517 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2015: 2.504 millones de euros).

De la cantidad anterior, Aena, S.A. tiene reconocido un saldo deudor por este concepto de 13.860 miles de euros (2015: 10.790 miles de euros) (ver Nota 22).

e) Limitaciones

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

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

f) Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros (*)	
	2016	2015
Construcciones	868.501	809.718
Instalaciones técnicas y maquinaria	352.646	351.086
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	954.725	828.533
Otro inmovilizado	11.338	9.969
Total	2.187.210	1.999.306

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

g) Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2016 ascienden a 379,5 millones de euros aproximadamente (2015: 303,6 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

h) Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 se estimó que no existía déficit de cobertura.

i) Arrendamientos

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

j) Activos controlados conjuntamente

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

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

	2016	2015
Activos no corrientes	253.417	268.945
Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	253.417	268.945
Ingresos	25.145	24.620
Gastos	(43.720)	(42.197)
Resultado Neto	(18.575)	(17.577)

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

k) Costes de rehabilitación

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

l) Activos por rama de negocio

Como consecuencia de la reorganización de los segmentos de negocio realizada por Aena en 2016, explicada en la nota 4 a), los aparcamientos han pasado a formar parte del inmovilizado material de la red de aeropuertos en su conjunto, por lo que no existe desglose de activos pertenecientes al inmovilizado material por ramas de negocio a 31 de diciembre de 2016, y el valor de aparcamientos desglosado en 2015 se ha reclasificado al segmento de aeropuertos a efectos comparativos.

8. Inversiones Inmobiliarias:

El movimiento de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente:

	2016		
	Miles de euros		
	Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:			
Saldo inicial	209.315	3.648	212.963
Altas	1.346	-	1.346
Bajas	(14)	-	(14)
Trasposos (Nota 6 y 7) (*)	(44.985)	(257)	(45.242)
Saldo final	165.662	3.391	169.053
Amortización:			
Saldo inicial	(38.260)	(3.195)	(41.455)
Dotación	(4.681)	(50)	(4.731)
Trasposos (Nota 6 y 7)	18.957	109	19.066
Saldo final	(23.984)	(3.136)	(27.120)
Deterioro:			
Saldo inicial y final	(6.243)	-	(6.243)
Neto:	135.435	255	135.690

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

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

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

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

Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

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

A 31 de diciembre del ejercicio 2016 se han traspasado desde el inmovilizado material a inversión inmobiliaria aquellas propiedades que se encuentran arrendadas a terceros o cuentan con un plan para ser arrendadas, habiéndose iniciado el desarrollo para su comercialización, por un valor neto contable total de 8.772 miles de euros, y con un valor razonable de 13.552 miles de euros. En sentido contrario, se han traspasado a inmovilizado material, desde inversiones inmobiliarias, aquellos inmuebles que no cumplen los requisitos anteriores, así como aquellos inmuebles que están siendo utilizados, en una parte no insignificante, para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos, por un valor neto contable total de 34.948 miles de euros, y un valor razonable de 120.388 miles de euros. El importe neto contable resultante de ambos movimientos, -26.176 miles de euros, es el que figura en el movimiento de inversiones inmobiliarias de esta nota (traspaso de coste por -45.242 miles de euros más traspaso de amortización por 19.066 miles de euros).

Las inversiones realizadas ascienden a 1.346 miles de euros y corresponden a obras de acondicionamiento y mejoras, destacando la impermeabilización del edificio Aena III sito en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

En el ejercicio 2015 se traspasaron 38.242 miles de euros de valor neto contable del inmovilizado material a inversiones inmobiliarias por ser activos que se encontraban arrendados a terceros o contaban con un plan para ser arrendados.

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2016	2015
Construcciones inmobiliarias	12.279	14.431
Instalaciones inmobiliarias	2.945	2.945
Total	15.224	17.376

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Terrenos	325.236	301.359
Construcciones	393.842	489.615
Total	719.078	790.974

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

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

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

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

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

Todas las valoraciones reflejan el precio que sería aplicable en un contrato de venta y representa por lo tanto el valor neto, sin tener en cuenta los costes de traspaso. De acuerdo con la práctica habitual, se ha deducido de la cifra bruta de la valoración un importe correspondiente a los costes habituales del comprador, para obtener un importe neto de valoración.

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

Como resultado de esta evaluación se han ajustado los valores razonables de estos activos. En este sentido, la dirección de Aena no estima que existan deterioros significativos distintos al reconocido a 31 de diciembre de 2016. La disminución que se observa en el valor razonable de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2016, respecto del indicado a 31 de diciembre de 2015, viene explicada en gran parte por los traspasos a y desde el inmovilizado material antes señalado, que causan, por sí solos, un menor importe en dicho valor de 106.836 miles de euros.

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

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

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

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

9. Arrendamientos

Arrendamientos operativos

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

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (en miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2019	3.595	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato
Edificio Arturo Soria	Madrid	31/12/2018	942	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Menos de un año	4.391	3.595
Entre uno y cinco años	4.834	7.925
Más de cinco años	-	-
Total	9.225	11.520

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

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Menos de un año	588.063	503.700
Entre uno y cinco años	1.727.573	1.784.000
Más de cinco años	114.283	53.500
	2.429.919	2.341.200

Arrendamientos financieros

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.829	17.829
Amortización acumulada	(4.457)	(2.971)
Importe neto en libros	13.372	14.858

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	Miles de euros	
	2016	2015
Menos de un año	1.544	1.506
Entre uno y cinco años	6.570	6.410
Más de cinco años	7.252	8.956
	15.366	16.872

10. Instrumentos financierosAnálisis por categorías

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

Activos financieros a largo plazo							
Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-	-	58.697	54.241	58.697	54.241
Préstamos y partidas a cobrar (Nota 12)	-	-	-	2.599	-	2.599	-
Activos disponibles para la venta:						-	-
- Valorados a coste (Nota 11.3)	180	180	-	-		180	180
Total	180	180	-	61.296	54.241	61.476	54.421

Activos financieros a corto plazo							
Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Otros instrumentos financieros		Total	
2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento (*)	-	-		1.412	2.169	1.412	2.169
Préstamos y partidas a cobrar (**)	-	-	1.537	53.481	266.390	307.067	360.548
Total	-	-	1.537	53.481	267.802	309.236	362.717

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

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

Aena, S.A.
Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Pasivos financieros a largo plazo							
	Acreedores arrendamiento financiero y otros		Deudas con grupo		Fianzas y derivados		Total
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016 2015
Débitos y partidas a pagar (*)	14.311	15.936	7.487.181	8.309.601	89.203	63.605	7.590.695 8.389.142
Derivados de cobertura (**)					90.031	31.547	90.031 31.547
Total	14.311	15.936	7.487.181	8.309.601	179.234	95.152	7.680.726 8.420.689

(*) Incluyendo en el epígrafe “Deudas con grupo” el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 6.761 miles de euros (2015: 8.821 miles de euros), pero sin incluir el importe repercutido de los swaps con ENAIRE por importe de 151 miles de euros en 2015 (2016: 0 miles de euros) (véase Nota 15).

(**) Incluye el importe de los swaps repercutidos por ENAIRE, por importe de 0 miles de euros (2015:151 miles de euros), que figuran en el balance incluidos en el epígrafe “Deudas con empresas grupo y asociadas a largo plazo”.

Pasivos financieros a corto plazo						
	Deudas con empresas grupo y asociadas		Otros		Total	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Préstamo con Sociedad dominante última (Nota 15)	777.629	1.125.488	-	-	777.629	1.125.488
Intereses devengados préstamo pendientes de pago (Nota 15)	33.812	26.453	-	-	33.812	26.453
Proveedor inmovilizado empresas asociadas	2.787	2.003	-	-	2.787	2.003
Derivados de cobertura (Nota 15)	176	1.535	39.475	40.821	39.651	42.356
Subtotal	814.404	1.155.479	39.475	40.821	853.879	1.196.300
Comisiones a criterio coste amortizado	(1.039)	(1.709)	-	-	(1.039)	(1.709)
Subtotal	813.365	1.153.770	39.475	40.821	852.840	1.194.591
Partidas a pagar (*)	-	-	250.037	259.708	250.037	259.708
Acreedor arrendamiento financiero	-	-	1.544	1.506	1.544	1.506
Otros pasivos financieros	-	-	88.599	92.139	88.599	92.139
Total	813.365	1.153.770	379.655	394.174	1.193.020	1.547.944

(*) Epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” excluido “Otras deudas con Administraciones Públicas”.

Aena, S.A.
Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Análisis por vencimientos

Al 31 de diciembre de 2016, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	2017	2018	2019	2020	2021	2022 y siguientes	Total
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	1.412	5.709	5.392	29.592	3.212	14.792	60.109
Préstamos con ADI (*)	-	-	-	-	-	-	-
Otras cuentas a cobrar	266.390	-	-	-	-	-	266.390
Créditos efecto impositivo con ENAIRE (*)	-	-	-	-	-	-	-
Créditos efecto impositivo con ADI (*)	1.319	-	-	-	-	-	1.319
Otros créditos a empresas	218	-	-	-	-	-	218
Otros instrumentos financieros	-	117	-	-	-	2.482	2.599
Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	180	180
Total	269.339	5.826	5.392	29.592	3.212	17.454	330.815

(*) Incluidas en el epígrafe “Créditos a empresas” de “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” por un total de 218 miles de euros.

Pasivos financieros	2017	2018	2019	2020	2021	2022 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última (*) (Nota 15)	777.629	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	8.271.571
Intereses devengados préstamo pendientes de pago	33.812	-	-	-	-	-	33.812
Proveedor inmovilizado empresas asociadas (Nota 12)	2.787	-	-	-	-	-	2.787
Derivados de cobertura ENAIRE (Nota 15)	176	-	-	-	-	-	176
Subtotal Deudas empresas del Grupo y asociadas	814.404	742.701	744.461	744.335	657.066	4.605.379	8.308.346
Derivados de cobertura Aena (Nota 15)	39.475	34.344	27.613	20.808	13.478	(6.212)	129.506
Acreedores arrendamiento financiero	1.544	1.582	1.622	1.662	1.704	7.252	15.366
Otras deudas a largo plazo	121	121	82	82	82	122	610
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	311.395	-	-	-	-	-	311.395
Fianzas recibidas	27.120	8.485	6.495	33.393	5.826	35.004	116.323
Total	1.194.059	787.233	780.273	800.280	678.156	4.641.545	8.881.546

(*) Excluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 7.800 miles de euros (2015:10.530 miles de euros) (véase nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de Euros salvo otra indicación)

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se muestran en la Nota 23f).

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

Instrumentos de patrimonio

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2016 y 2015, se exponen a continuación:

1) Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo al 31 de diciembre de 2016 y 2015, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas, es el siguiente:

2016					
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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	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")	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")

(1) Sociedades auditadas por la red PwC

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

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre del ejercicio 2016 y 2015 son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2016						
	Miles de euros (**)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio Explotación		Neto	Resto de patrimonio	Total patrimonio
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100 %	161.182	23.988	18.102	92.281	271.565	165.032
Total							165.032

(*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2016.

(1) Sociedad auditada por la red PwC

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2015						
	Miles de euros (**)						
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio 2015		Resto de	Total	Valor en
			Explotación	Neto	patrimonio	patrimonio	libros (*)
Aena Desarrollo Internacional, S.A. Arturo Soria, 109. Madrid/ Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias (1).	100 %	161.182	27.477	32.426	59.855	253.463	165.032
Total							165.032

(*) Ninguna participación tiene registrado deterioro en el ejercicio ni acumulado, estando valoradas a precio de coste.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2015.

(1) Sociedad auditada por la red PwC

En los ejercicios 2016 y 2015 Aena Desarrollo Internacional, S.A. (“ADI”) no ha repartido dividendos.

Por otro lado, la Sociedad Aena, S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, “LLAH III”) y todas sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. (en adelante “ADI”). Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2016 y 2015 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2016					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	GBP 98.600	GBP 396	GBP (42.619)	GBP 56.377

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

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016 y 2015.

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

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

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. En el marco de la transacción, Aena Internacional y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que Aena Internacional tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofi las acciones representativas del 11 % del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Con fecha 16 de octubre de 2014, Aena Internacional, una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, Aena Internacional asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas (correspondientes a 61,9 millones de euros en 2014 y 65,5 millones de euros en 2015). Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8 % de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2023. La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en Aena Internacional suscrita al 100 % por la matriz Aena. En el ejercicio 2016 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Internacional de 4.720.313 euros (en 2015 el importe fue de 5.452.195 euros).

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

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

Los principales importes de las participadas de LLAH III mencionadas anteriormente, en lo relativo a capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2016 y 2015 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2016			
		Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	2.197	(89.750)	11.047
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	9.800	(96.564)	106.247
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	34.805	2.811	42.890
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	36.835	1.999	44.108

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2016

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2016

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2015			
		Capital y prima emisión acciones	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
		GBP	GBP	GBP	GBP
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	98.600	(0.757)	(54.308)	43.535
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	193.011	6.842	(61.321)	138.532
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	21.548	22.732	49.554
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	22.273	21.695	49.242

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

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

(1) Sociedad auditada por otros auditores.

2) Participaciones en empresas asociadas

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

En el ejercicio 2015 la Sociedad no recibió dividendos de la Sociedad Restauración de Aeropuertos Españoles, S.A (sociedad liquidada en 2015).

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de Aena Desarrollo Internacional, S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2016 y 2015 son los siguientes (expresado en miles):

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2016					
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)	37,89 %	COP	COP	COP	COP
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia (*)		3.698.728	26.668.324	7.156.123	37.523.175
Explotación Aeropuerto de Cartagena	33,33 %	MXN	MXN	MXN	MXN
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)		2.243.400	576.543	925.546	3.745.489
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)					
Aerocali, S.A.	50,00 %	COP	COP	COP	COP
Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali-Colombia		3.800.000	24.638.643	21.503.771	49.942.414
Explotación Aeropuerto de Cali (*)					

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2016.

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

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

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

Dada la evolución de estas Sociedades los administradores no han considerado necesario realizar provisiones por deterioro de valor.

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2016 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.

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con fecha 24 de febrero de 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 2016 fue de 170,48 pesos mexicanos (MXN) (2015: 152,05 pesos mexicanos (MXN)).

En Asamblea General de Accionistas de AMP del 28 de abril de 2016, se resolvió que con cargo al saldo de la cuenta de Capital de Aportación, se procediese a la reducción de capital social de la sociedad en su parte variable por la cantidad de 135 millones de pesos mexicanos. El efecto de esta reducción en las cuentas de la participada Aena Internacional supuso una reducción del valor de su participación en AMP de 45 millones de pesos mexicanos, equivalente a 2,3 millones de euros.

3) Otras participaciones

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

Denominación / Domicilio / Actividad	2016 Miles de euros (*)						Total libros a 31 de diciembre de 2016
	% Partic.	Capital	Beneficio		Resto de patrimonio	Total patrimonio	
			Explotación	Neto			
Agencia Barcelona Regional	11,76 %	1.533	21	6	224	1.763	180
Consultoría urbanística y medioambiental promotora Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25- 27 Barcelona (*)							
Total							180

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales provisionales a 31 de diciembre de 2016

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente:

Ejercicio 2016:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:							
ENAIRE	32	-	-	(7.487.181)	(810.578)	-	(26.599)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:							
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	49	-	1.319	-	-	(154)	(557)
Operaciones con vinculadas:							
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	(1.842)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	(346)	(764)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	(6)	-	-	-	-	(2.287)	(3.748)
	75	-	1.319	(7.487.181)	(810.578)	(2.787)	(33.510)

Ejercicio 2015:

	Deudor (Nota 13)	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos) (Nota 22)	Deudas a largo plazo (Nota 15)	Deudas a corto plazo (Nota 15)	Proveedor Inmovilizado (Nota 15)	Acreedores (Nota 16)
Entidad dominante:							
ENAIRE	249	-	50.217	(8.309.752)	(1.151.767)	-	(27.487)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:							
Aena Desarrollo Internacional, S.A.	66	614	2.161	-	-	-	(330)
Operaciones con vinculadas:							
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	(833)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	(367)	(389)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	3	-	-	-	-	(1.636)	(5.395)
	318	614	52.378	(8.309.752)	(1.151.767)	(2.003)	(34.434)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2016 es el siguiente (en miles de euros):

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO	AEMET	ISDEFE	London Luton Airport Operations Limited
Ingresos por prestación de servicios	(99)	(56)	56	-	(5)	(13)
Servicios recibidos (*)	146.534	1.822	8.696	-	2.462	-
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	-	-	3.691	10.000	-	-
Adquisiciones de repuestos (Nota 17)	25	-	-	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	333	6.068	-	2.278	-
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(4)	-	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	1.547	-	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	95.325	-	-	-	-	-

(*) Los servicios recibidos de ENAIRE incluyen principalmente los mencionados en la Nota 23.a, por importe de 145.441 miles de euros, y otros servicios externos.

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

	ENAIRE (Ente Público)	Aena Desarrollo Internacional	INECO	AEMET	ISDEFE
Ingresos por prestación de servicios	(1.212)	(60)	(47)	-	(6)
Servicios recibidos (*)	146.561	1.854	8.829	-	2.849
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 23.a)	-	-	3.691	10.000	-
Adquisiciones de repuestos (Nota 17)	151	-	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado (Nota 6 y 7)	-	-	6.371	-	2.060
Ingresos financieros (Nota 23f)	-	(276)	-	-	-
Pérdidas imputadas en instrumentos de cobertura (Nota 19d)	5.120	-	-	-	-
Gastos financieros (Nota 23f)	167.698	-	-	-	-

(*) Los servicios recibidos de ENAIRE incluyen principalmente los mencionados en la Nota 23.a, por importe de 145.480 miles de euros, y otros servicios externos.

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

Este epígrafe incluía un préstamo concedido a Aena Desarrollo Internacional, S.A. por importe de 9,8 millones de euros, con cuotas trimestrales constantes de amortización, y vencido el 26 de junio de 2016 (2015: 0,6 millones de euros). Estaba referenciado al tipo medio de financiación de Aena, S.A. más un diferencial de 125 puntos básicos.

Principales contratos:

A continuación se enumeran los contratos que existen entre la entidad pública empresarial “ENAIRE” y Aena, S.A. para el 2016 y 2015:

Ejercicio 2016:

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

Ejercicio 2015:

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

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de Aena, S.A. el “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena”, que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros.

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

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) 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 medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato de fecha 8 de noviembre de 2013:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por Aena, S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMT firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y que tendrá una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 €, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 € desde entonces, lo que equivale a un pago que asciende a 10 millones de euros al año.

Dado que la prestación de este servicio es esencial para el desarrollo de la operativa, se considera necesario dar continuidad al mismo garantizando el cumplimiento de los actuales requisitos de calidad, seguridad y eficiencia, manteniendo a su vez las mismas condiciones económicas.

Por lo tanto, el coste del contrato para Aena se fija en DIEZ MILLONES de euros (10.000.000,00 €) anuales, no habiendo ninguna variación respecto al convenio vigente actualmente.

13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” del balance adjunto al cierre del ejercicio 2016 y 2015 se desglosa de la siguiente manera:

	Miles de euros	
	2016	2015
Clientes por prestación de servicios	288.689	324.192
Clientes de dudoso cobro	93.013	96.243
Menos: provisión por deterioro	(123.133)	(121.636)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas (Nota 12)	75	318
Deudores varios (*)	7.425	7.428
Personal	321	522
Activos por impuesto corriente (Nota 22)	110.456	107.840
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 22)	21.859	16.935
	398.705	431.842

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

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

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

	Miles de euros	
	2016	2015
World Duty Free	76.274	67.532
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	23.774	24.295
Cemusa Corporación Europea	17.297	15.066
Áreas, S.A.	15.900	15.502
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	15.160	15.255
Air Nostrum	10.259	9.741
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	7.659	6.296
Pansfood S.A	4.819	4.188
Select Service Partner, S.A.	4.290	3.888
Lagardere Travel Retail, S.A.	4.574	3.502
CLH Aviación	4.490	2.151
Otros	104.193	156.776
	288.689	324.192

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2016 y 2015 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Saldo inicial	121.636	126.469
Variación provisión deterioro	1.497	(5.495)
Baja	-	-
Ajuste apremio	-	662
	123.133	121.636

Adicionalmente a la variación negativa de 1.497 miles de euros (2015: 5.495 miles de euros positivos) en la provisión de deterioro por operaciones, durante el ejercicio 2016 se han registrado, en el epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones” de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 6.348 miles de euros (2015: 8.846 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio.

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a corto plazo” al cierre del ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Créditos a empresas	218	489
Fianzas y depósitos a corto plazo	1.412	2.169
	1.630	2.658

15. Deudas financieras

Deudas con empresas del grupo y asociadas

El epígrafe "Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo" registra un importe de 7.487.181 miles de euros (2015: 8.309.752 miles de euros). La cifra de 2015 incluye 151 miles de euros por la imputación del derivado a largo plazo con ENAIRE (2016: 0 miles de euros). Así mismo, el epígrafe "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" registra un importe total de 813.365 miles de euros (2015: 1.153.770 miles de euros), de los cuales, 777.629 miles de euros (2015: 1.125.488 miles de euros) se refieren a préstamos a corto plazo a pagar al grupo por la financiación de los aeropuertos con un calendario establecido. Dicho epígrafe también incluye 33.812 miles de euros (2015: 26.453 miles de euros) por intereses devengados por préstamos con Sociedad dominante última; 176 miles de euros por la imputación del derivado a corto plazo con ENAIRE (2015: 1.535 miles de euros); el saldo a corto plazo de proveedores de inmovilizado de empresas del grupo y asociadas por importe de 2.787 miles de euros (2015: 2.003 miles de euros), y -1.039 miles de euros por las comisiones a criterio de coste amortizado (2015: -1.709) (ver Nota 10).

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 78 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2015: 79 % a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2016 ha sido del 1,36 % (2015: 1,86 %).

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

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

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

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

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

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y Aena, S.A., que se

obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de Aena, S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de los estados financieros consolidados 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 de la siguiente forma:

Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o *leasing* que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d) los avales financieros asumidos por Aena que cubran parte a la totalidad de una deuda, excluidos aquellos en relación con una deuda ya computada por consolidación; y
- e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto comercial de una financiación y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

A efectos aclaratorios, se hace constar que se computará como Deuda Financiera, el endeudamiento que resulte en cada momento del contrato de reconocimiento de deuda que fue suscrito en fecha 1 de julio de 2011 (según sea novado en cada momento) entre Aena y ENAIRE.

Deuda Financiera Neta: significa la Deuda Financiera menos (i) los saldos de tesorería y efectivo, (ii) otros activos financieros corrientes, entendidos como tales las inversiones financieras temporales líquidas (excluyendo los activos financieros disponibles para su venta), por su valor de liquidación, y (iii) autocartera de libre disposición valorada de acuerdo con el precio de cierre del último día hábil de cotización referido al periodo de cálculo, siempre y cuando ésta no estuviera ya contabilizada en el apartado (ii) anterior.

Deuda Subordinada: significa aquel endeudamiento subordinado a las obligaciones presentes y futuras de Aena bajo el presente Contrato y que, además: (a) no establezca obligaciones de amortización de la misma (salvo aumentos de capital para compensar deudas) hasta después de la fecha de vencimiento final; (b) sus acreedores no estén facultados para solicitar el vencimiento anticipado de la misma hasta que las obligaciones de los Prestatarios bajo el presente Contrato no hayan sido satisfechas en su integridad; (c) no se encuentre garantizada por ningún tipo de garantía real o personal, salvo que dicha garantía esté igualmente subordinada; y (d) la subordinación y demás características descritas en esta definición se otorguen a favor del Prestamista.

EBITDA: significa el resultado de explotación más (i) las dotaciones para la amortización y deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y las dotaciones al fondo de reversión (siempre que éstas

se hubiesen deducido previamente para el cálculo del resultado de explotación), así como deterioros del fondo de comercio, (ii) la parte correspondiente del dividendo efectivamente recibido de las empresas que consoliden por el método de puesta en equivalencia, y (iii) los dividendos cobrados de cualquier sociedad no incluida en el EBITDA consolidado de Aena. A todos los efectos se excluirán del cómputo del EBITDA el resultado de explotación correspondiente a aquellas filiales que, pese a consolidar en el balance consolidado de Aena hayan obtenido financiación sin recurso a Aena, siempre que dicha financiación se haya excluido del cómputo de la Deuda Financiera a efectos del cálculo de los ratios.

Gastos Financieros: significa los gastos asociados a la Deuda Financiera, esto es, los gastos financieros contabilizados como tales, correspondientes a los doce (12) meses anteriores a la fecha de cálculo que corresponda, incluyendo (i) las diferencias de cambio relativas a intereses de la Deuda Financiera si éstas no estuvieran ya contabilizadas en dicha partida y (ii) las variaciones de valor razonable en los documentos de cobertura que se suscriban, en su caso, en relación con esta financiación.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA, significa el ratio resultante del cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio EBITDA / Gastos Financieros, significa el ratio resultante del cociente del EBITDA entre los Gastos Financieros para cada período de cálculo durante la vigencia del Contrato.

Ratio	2015	2016	2017	2018	2019 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	8,00x	8,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

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

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

Como consecuencia de dichas novaciones y para recoger las modificaciones en la relación contractual por el préstamo con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, con fecha 29 de Julio de 2014 la Sociedad firmó una novación modificativa no extintiva del contrato de reconocimiento de deuda con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, que viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a Aena, S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial “ENAIRES” afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

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

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial “ENAIRES” y por tanto se mantiene la relación contractual entre Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRES” a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRES” asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por Aena, S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial “ENAIRES”, sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por Aena, S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial “ENAIRES” de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial “ENAIRES”, no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial “ENAIRES”.

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

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

fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a Aena, S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

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

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

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

En caso de incumplimiento por parte de Aena, S.A. de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda:

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

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 2016, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	4.454.338
ICO	2.265.000
DEPFA	1.050.000
FMS	800.000
BBVA	30.300
BANKINTER	8.333
POPULAR	5.700
TOTAL Co-acreditada	8.613.671

De los 8.613.671 miles de euros anteriores, Aena, S.A adeuda a la entidad pública “ENAIRE” la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2016 asciende a un importe de 8.271.571 miles de euros, el 96 % del total (ver Nota 10).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre de 2015 de la Sociedad.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España, a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

Tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se ha confirmado que la misma introduce un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta el momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada (deuda espejo).

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

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y AENA son co-acreditadas, cuyo saldo pendiente a 31 de diciembre de 2016 asciende a 2.940 millones de euros (de los cuales 2.804,9 millones de euros corresponden a deuda asignada a Aena, S.A) establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España, o, de acuerdo con las normas bancarias españolas, a efectos del coeficiente de solvencia de entidades de crédito, a menos que las prestatarias compensen a las entidades de crédito afectadas por los costes, adecuadamente acreditados, que pudieran incurrir por tal motivo, conforme a la interpretación de los contratos efectuada por la Sociedad.

Ante reclamaciones recibidas al respecto, Aena ha registrado como gasto financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta del ejercicio 2016, 11.834 miles de euros (Nota 23.f) para cubrir el importe de las reclamaciones recibidas hasta la fecha de entidades de crédito en concepto de costes incurridos como resultado del cambio en la ponderación de riesgo. Si bien podrían producirse en el futuro otras reclamaciones similares por parte de otras entidades, en el momento actual no es posible estimar su importe.

Así mismo, como consecuencia de la aplicación de la nueva ponderación de riesgo, el tipo de interés aplicado en el futuro a los mencionados préstamos podría verse revisado al alza. Si bien el efecto de las potenciales revisiones no puede estimarse en la actualidad, teniendo en cuenta la situación actual de solvencia y liquidez de la Sociedad, así como su capacidad de acceder a nueva financiación, se estima que el impacto resultante no sería significativo.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2016, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2016
2017	777.629
2018	742.701
2019	744.461
2020	744.335
2021	657.066
Siguientes	4.605.379
Total	8.271.571

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas” y “Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2016 y 2015 se muestra a continuación:

	Miles de Euros		
	2016		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	7.493.942	777.629	8.271.571
Deudas con emp.grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12)	(6.761)	(1.039)	(7.800)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	-	176	176
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)	-	33.812	33.812
Otras (Nota 12)	-	-	-
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota12)	-	2.441	2.441
Total	7.487.181	813.019	8.300.200

	Miles de Euros		
	2015		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con emp. grupo y asociadas - Deuda con ENAIRE (Nota 12)	8.318.422	1.125.488	9.443.910
Deudas con emp. grupo y asociadas. - Deuda comisiones (Nota 12)	(8.821)	(1.709)	(10.530)
Deudas con empresas del grupo y asociadas - Derivados (Nota 12)	151	1.535	1.686
Deudas con empresas del grupo y asociadas- Intereses devengados (Nota 12)	-	26.453	26.453
Otras (Nota 12)	-	-	-
Proveedores de inmovilizado - Empresas del grupo y asociadas (Nota12)	-	1.636	1.636
Total	8.309.752	1.153.403	9.463.155

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2016, corresponden a amortización de principal por importe de 1.172.339 miles de euros, y, en sentido inverso, 7.359 miles de euros por aumento de los intereses por pagar y 2.730 miles de euros por efecto del coste amortizado.

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

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2016	2015	2016	2015
Deuda con ENAIRE	7.487.171	8.309.601	7.372.180	8.052.886
Deuda con ENAIRE - Derivados	-	151	-	151
Total (Nota 12)	7.487.171	8.309.752	7.372.180	8.053.037

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 0,99 % (2015: la curva cupón 0 más un *spread* del 1,14 %) y están en el Nivel 3 de la jerarquía de valor razonable.

Como resultado de un proceso de revisión de préstamos a tipo variable, en octubre de 2016 se han cancelado anticipadamente préstamos por importe de 15.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 15 de marzo de 2017; por importe de 30.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 30 de septiembre de 2017, y por importe de 75.000 miles de euros cuya fecha de vencimiento era 15 de diciembre de 2019.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad dominante ha modificado el régimen de tipo para aquellos préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende 781.304 miles de euros correspondientes a préstamos del Banco Europeo de Inversiones que se han fijado a régimen fijo a vencimiento, pasando de un tipo medio de 1,765 % a un tipo medio de 0,82 %. También se han revisado 290 millones de euros correspondientes a préstamos del Instituto de Crédito Oficial a tipo variable con *spread* del 0,98 % consiguiéndose una reducción de dicho *spread* a 0,75 %, modificándose también el calendario de pagos.

En 2015 el importe total revisado ascendió a 2.432.139 miles de euros, de los que 945.372 miles de euros correspondían a préstamos BEI y se fijaron a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 1,04% y 1.486.767 miles de euros correspondían a préstamos FMS y DEPFA que pasaron a régimen de tipo de interés variable (Euribor 3 meses+0,11).

Asimismo, durante el mes de diciembre de 2015 se negociaron 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%.

Deudas con entidades de crédito

Con fecha de 29 de julio se firmaron pólizas de crédito con entidades bancarias por importe de 1.000 millones de euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, por la que se pagaron 1.575 miles de euros por comisiones financieras de apertura. A cierre de 2016 el importe todavía no amortizado de dicha cantidad, 459 miles de euros (2015: 1.247 miles de euros), figura en el epígrafe "Periodificaciones a corto plazo" del activo del balance (ver nota 20).

El tipo de interés es variable, con un *spread* que varía entre 0,70 y 0,98 %. La vigencia, condiciones, e importe contratado por entidad bancaria se indican a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)	EURIBOR	VENCIMIENTO
POPULAR	100.000	1M	Julio 2017
BANKINTER	100.000	1M	Julio 2017
KUTXA BANK	50.000	1M	Julio 2017
SABADELL	100.000	1M	Julio 2017
UNICAJA	100.000	1M	Julio 2017
TARGO BANK	50.000	1M	Julio 2017
SOCIETE GENERAL	100.000	1M	Julio 2017
SANTANDER	100.000	1M	Julio 2017
CAIXA	200.000	1M	Julio 2017
BBVA	100.000	1M	Julio 2017
	1.000.000		

Todos los importes se encuentran sin disponer.

Las pólizas de crédito contratadas por Aena vencen en Junio de 2017, renovándose automáticamente para un período de dos años.

Coberturas de flujos de efectivo

La entidad matriz tiene contratados determinados instrumentos financieros de cobertura de tipos de interés los cuales son transferidos a Aena, S.A. para cubrir la deuda entre ambas Sociedades. A 31 de diciembre de 2016 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,98 %)	66.500	13/12/2012	13/12/2017	Semestral

A 31 de diciembre de 2015, el detalle era el siguiente:

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

De la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende a 255.000 miles de euros, solo se ha transferido a Aena, S.A., hasta el momento de su vencimiento el 15 de marzo de 2016, el 94,9 %; de la permuta de tipo de interés cuyo importe contratado asciende a 66.500 miles de euros, se transfiere a Aena el 66,67 %. Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2016 ascienden a 14.778 miles de euros (31 de diciembre 2015: 214.611 miles de euros).

Las principales referencias de tipos de interés variables 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 2016 (en miles de euros) a través de la deuda espejo	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros) a través de la deuda espejo
-	176
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

Con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros, y con objeto de situar el porcentaje de deuda fija de Aena S.A. en un 79 % de media, nivel similar a sus comparables en el mercado, dando estabilidad al marco tarifario DORA hasta 2026 y aprovechando la situación de tipos de interés en mínimos históricos. Realizada la operación, entre 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2026, Aena se situará en una media de 79 % de deuda a tipo Fijo+Revisable y 21 % deuda Variable. Aena paga por esos créditos un interés de Euríbor, a tres y seis meses, más un diferencial del 1,0379 %, siendo el tipo fijo

medio del derivado 1,978 %. Esta operación ofrece cobertura hasta el 15 de diciembre de 2026. Dicha cobertura protege a Aena de la fluctuación de los tipos de interés previsible en una etapa de crecimiento económico.

A 31 de diciembre de 2016 el detalle es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe contratado	Inicio	Vencimiento	Liquidación
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 3M) a Fijo (0,9384 %)	3.041.833	15/06/2015	15/12/2026	Trimestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (1,1735 %)	854.100	15/06/2015	15/12/2026	Semestral
Swap	Cobertura de tipo de interés	Variable (Euribor 6M) a Fijo (0,1440 %)	290.000	27/12/2016	15/12/2020	Semestral

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

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

Las principales referencias de tipos de interés variables son Euribor 3 y 6 meses.

Tal y como se ha indicado anteriormente, el préstamo del ICO de 300 millones de euros fue novado. El derivado asociado a este préstamo también ha sido modificado para hacerlo coincidir con el nuevo calendario de pagos, pasando el tipo fijo de ser el 0,2941 % al 0,144 %.

El valor razonable de estos nuevos derivados a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2016 (en miles de euros)
90.031	39.475
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2015 (en miles de euros)
31.396	40.821

Los importes del principal nominal de la Sociedad de los contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2016 ascienden a 3.393.484 miles de euros (2015: 4.095.596 miles de euros).

Durante el ejercicio 2016 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias por derivados "espejo" con ENAIRE 1.547 miles de euros y por derivados contratados por Aena 42.925 miles de euros (Nota 19.d), hasta un total de 44.472 miles de euros en concepto de pérdida por instrumentos de cobertura (2015: 25.203 miles de euros) (Nota 23f).

A 31 de diciembre de 2016 y 2015, los derivados de cobertura tienen 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.

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		
Proveedores	-	3
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	33.510	34.434
Acreedores varios	145.955	144.612
Personal	19.289	26.807
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 22.1)	23.045	18.720
Anticipos de clientes	51.283	53.852
Total	273.082	278.428

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

	2016	2015
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	52	56
Ratio de las operaciones pagadas	54	59
Ratio de las operaciones pendientes de pago	18	25

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con 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 real Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes)/ (Importe total de pagos real 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.

	Importe 2016 (miles de euros)	Importe 2015 (miles de euros)
Total pagos realizados	766.900	882.676
Total pagos pendientes	95.076	93.357

En el ejercicio 2016 se han reducido los plazos medios de pago, cumpliendo los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores y otras causas menores.

17. Existencias

El saldo del epígrafe “Existencias” al cierre del ejercicio 2016 y 2015 se desglosa en las siguientes partidas:

	Miles de Euros	
	2016	2015
Repuestos	7.160	6.218
Provisión por deterioro de existencias	(134)	(134)
	7.026	6.084

El saldo de existencias incluye principalmente materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias. A 31 de diciembre de 2016 incluye 25 miles de euros (2015: 151 miles de euros) de repuestos adquiridos a la Sociedad dominante ENAIRE (Nota 12).

18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” es como sigue:

	Miles de Euros	
	2016	2015
Caja y bancos	482.758	510.784
	482.758	510.784

A 31 de diciembre de 2016 y 2015, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados.

19. Patrimonio neto

a) Capital social

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

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

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2016 y 2015 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 2016 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible, a 31 de diciembre de 2016 las participaciones superiores al 10 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
TCI Fund Management Limited ¹	11,32 %

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

A 31 de diciembre de 2015 las participaciones superiores al 10 % eran 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)

b) Reservas

Prima de emisión

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

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

A 31 de diciembre de 2016 y 2015, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 42.406 miles de euros procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 (Nota 19.c).

Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social. A 31 de diciembre de 2016 y 2015, la reserva legal no está dotada en su totalidad.

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

Tras la aplicación del Resultado del ejercicio 2015, al cierre del ejercicio 2016 la reserva legal asciende a 184.393 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 103.225 miles de euros).

Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2016, se incluyen en este epígrafe un total de 1.048.116 miles de euros que se corresponden, principalmente, con reservas voluntarias disponibles.

A 31 de diciembre de 2015, el importe de Otras Reservas, que ascendía a 766.543 miles de euros, era disponible en su totalidad.

Distribución del resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2016 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<u>Miles de Euros</u>
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	<u>1.148.061</u>
Distribución:	
Dividendos	574.500
Reserva Legal	114.806
Reserva de Capitalización	28.160
Reserva Voluntaria	<u>430.595</u>

La sociedad ha utilizado en el cálculo del Impuesto sobre Sociedades el beneficio fiscal establecido en el art. 25 de Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, reserva de capitalización, por el cual ha realizado una reducción en su base imponible, y ha dotado una reserva de capitalización por un importe de 28.160 miles de euros, con el compromiso de mantener tanto la reserva indisponible dotada por este concepto como el incremento de fondos propios utilizado como base de esta reducción durante los próximos 5 años.

Con esta distribución del resultado del ejercicio 2016 propuesta, el importe de la reserva legal quedaría establecido en 299.199 miles de euros, un 99,7 % 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 2015, aprobada por la Junta General de Accionistas el 28 de Junio de 2016 fue la siguiente:

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

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

c) Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2016 y 2015 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	Saldo inicial	Variaciones Valor razonable	Ajustes Reforma fiscal Ley 27/2014	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2016
Cobertura de flujos de caja					
Permutas tipos de interés ENAIRE (*)	1.685	38	-	(1.547)	176
Permutas tipos de interés Aena	72.217	100.214	-	(42.925)	129.506
Efecto impositivo	(18.475)	(25.063)	-	11.118	(32.420)
Total	55.427	75.189	-	(33.354)	97.262

*Se ha corregido el desglose de los 55.427 miles de euros del saldo final 2015

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

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

d) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2016
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	610.250	13.987	(41.590)	582.647
Efecto impositivo	(152.563)	(3.497)	10.398	(145.662)
Neto	457.687	10.490	(31.192)	436.985

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

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

Subvenciones Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2016	2015
Programa Operativo Com. Canarias	9.013	22.287
A.T. Gobernanza	38	-
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	1.614	-
Total Fondos Feder Cobros	10.665	22.287

Al cierre del ejercicio 2016 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

20. Periodificaciones

El 14 de febrero de 2013, Aena, S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *duty free* y *duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos tienen vigencia hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2016 el anticipo a corto plazo asciende a 39.440 miles de euros (2015: 37.769 miles de euros), y el anticipo a largo plazo asciende a 120.508 miles de euros (2015: 159.993 miles de euros).

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2016	2015	2016	2015
Fianzas	5.409	6.115	-	-
Periodificaciones	120.508	159.993	39.440	37.769
Total	125.917	166.108	39.440	37.769

	Activo Corto plazo	
	2016	2015
Periodificaciones	5.939	6.903
Total	5.939	6.903

A 31 de diciembre de 2016, el saldo de las periodificaciones de activo incluye 5.480 miles de euros correspondientes principalmente a primas de seguro anticipadas (2015: 5.656 miles de euros) y 459 miles de euros correspondientes a las comisiones de apertura de líneas de crédito que tiene la Sociedad contratadas con entidades de crédito (2015: 1.247 miles de euros) (ver Nota 15).

21. Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2016 y 2015 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2016							
	Miles de euros							
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Plan Social de Desvinculación Voluntaria	Total
Saldo inicial	7.984	1.033.922	34.483	17.367	128.459	50.248	-	1.272.463
Dotaciones	823	15.997	10.057	5.632	1.254	72.206	-	105.969
Adiciones descuento	174	-	-	-	284	-	-	458
Reversiones / Excesos	-	(987.145)	(6.910)	(7.569)	(31.527)	(4.505)	-	(1.037.656)
Aplicaciones	(386)	(5.061)	(1.077)	(805)	(17.458)	(45.744)	-	(70.531)
Saldo final	8.595	57.713	36.553	14.625	81.012	72.205	-	270.703
Porción a corto plazo	-	17.135	16.864	4.506	17.758	72.205	-	128.468
Porción a largo plazo	8.595	40.578	19.689	10.119	63.254	-	-	142.235

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

El movimiento de las cuentas de Provisión por compromisos laborales durante los ejercicios 2016 y 2015, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2016		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2016	7.579	405	7.984
Dotaciones	526	22	548
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	236	39	275
Incremento por descuento	165	9	174
(Aplicaciones)/ Extornos	(409)	23	(386)
Saldo final 31 de diciembre 2016	8.097	498	8.595

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

a) Provisión para compromisos laboralesPremios de permanencia

El saldo corresponde a la provisión registrada por premios de permanencia, cuya dotación del ejercicio 2016 ha ascendido a 691 miles de euros (2015: 709 miles de euros), de los que 165 miles de euros corresponden al coste financiero (2015: 132 miles de euros), habiéndose obtenido unas pérdidas actuariales de 236 miles de euros (2015: ganancias actuariales de -567 miles de euros).

Premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2016, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 498 miles de euros (2015: 405 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2016 de 498 miles de euros (2015: 427 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 euros (2015: -22 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido a coste normal de servicios del ejercicio: 22 miles de euros (2015: 25 miles de euros), coste financiero: 10 miles de euros (2015: 8 miles de euros), extornos: 23 miles de euros (2015: 48 miles de euros), pérdidas actuariales de 39 miles de euros (2015: ganancias actuariales de -77 miles de euros), rendimientos activos afectos -1 miles de euros (2015: -2 miles de euros).

Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensión como retribución postempleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los últimos años. Sin embargo, para los ejercicios 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

b) Expropiaciones e intereses de demora

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

A 31 de diciembre de 2016 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

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

faculta a los antiguos propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero.

El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 21.570 miles de euros a 31 de diciembre de 2016, de los cuales 15.543 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 6.027 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2016, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2015: 38.859 miles de euros, de los cuales 23.596 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 15.263 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2015, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Adicionalmente, cabe destacar, en particular, la sentencia notificada a Aena el 29 de octubre de 2014, dictada por Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de octubre, en el Procedimiento Ordinario 1/2011, por la que se reconoce el derecho a la retasación sobre un número de fincas adquiridas en su día para la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Las sentencias se fundamentan en la concurrencia del denominado “silencio administrativo positivo” y anulan, en consecuencia, la Orden del Ministerio de Fomento, por la que se desestimaban los recursos de alzada interpuestos por los recurrentes frente a las desestimaciones (por silencio administrativo) de sus solicitudes de retasación de las parcelas expropiadas. Esta sentencia había dado lugar a un valor acumulado de la provisión por expropiaciones e intereses de demora de expropiaciones de 963.491 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio (396.400 miles de euros por el propio Procedimiento 1/2011 citado, siendo el resto del importe correspondiente a otros dos procedimientos relacionados con el anterior: el Procedimiento 66/2011 con un importe provisionado de 351.403 miles de euros, y el procedimiento 427/2011 con un importe de 10.802 miles de euros), que habían tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 204.886 miles de euros a intereses de demora devengados, que habían tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2015: 952.1742 miles de euros, de los cuales 758.605 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tenían como contrapartida mayor valor de terrenos, y 193.569 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2015).

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

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

En resumen, del total de reversiones señalado en esta provisión, por importe de 987.145 miles de euros, 771.690 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -215.455 miles de euros- se han abonado en la cuenta de resultados financieros (31 de diciembre de 2015: total de 88.780 miles de euros, de los cuales 67.516 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones, y el resto -21.264 miles de euros- se abonaron en la cuenta de resultados, en el epígrafe “gasto de intereses por expropiaciones”).

Existen provisiones adicionales por importe de 36,1 millones de euros, correspondientes a otros contenciosos menores en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en otros aeropuertos de la red.

El gasto de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2016, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas y las dotaciones efectuadas, tiene un efecto positivo en la cuenta de pérdidas y ganancias, ascendiendo a -201.406 miles de euros (31 de diciembre de 2015: gasto de 9.922 miles de euros) (véase Nota 23.f).

c) Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2016 y 2015 las dotaciones efectuadas por la Sociedad correspondían, principalmente, a reclamaciones efectuadas por empresas contratistas. Durante el ejercicio 2016 se han dotado provisiones en relación con sentencias desfavorables recaídas sobre reclamaciones efectuadas por aerolíneas, por importe de 4.111 miles de euros, registrados en la partida “Otros gastos de gestión corriente” de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta, contra las tarifas aplicables desde 1 de julio 2012 cuya repercusión no había sido posible realizar a los pasajeros finales (ver Nota 28 relativa a pasivos contingentes por reclamaciones de compañías aéreas). También se ha incluido por importe de 3.017 miles de euros una provisión para hacer frente a un Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social recibida durante el ejercicio, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015 (ver epígrafe de Seguridad Social de la Nota 17 de gastos de personal).

Durante el ejercicio 2016, las reversiones por importe de 6.910 miles de euros (2015: 45.693 miles de euros) corresponden principalmente a sentencias favorables a la Sociedad de contenciosos con constructoras para las que estima que no se derivarán consecuencias económicas desfavorables, por lo que se ha procedido a revertir 5.092 miles de euros (2015: 40.750 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 1.818 miles de euros (2015: 4.943 miles de euros) se ha abonado en la cuenta de resultados, principalmente en su epígrafe “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 2016 por importe aproximado de 18 millones de euros (31 de diciembre de 2015: 23 millones de euros).

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

d) Impuestos

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

e) Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por 76.916 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 120.132 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce, hasta un total de 81.012 miles de euros (2015: 128.459 miles de euros), una provisión medioambiental de 4.096 miles de euros (2015: 8.327 miles de euros) en relación con las medidas

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama.

La reversión por importe de 31.527 miles de euros en el ejercicio 2016 se relaciona fundamentalmente con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda hasta un importe de 9.451 euros, frente a los 12.407 euros utilizado en las Cuentas anuales del ejercicio 2015. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

Durante el ejercicio 2015, las Reversiones/Excesos durante el ejercicio se debieron, principalmente, a 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 euros.

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

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

A la fecha de realización de 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 n.º 174 de 21 de julio de 2011), Barcelona-El Prat (RD 1002/2011 de 8 de julio BOE n.º 174 de 21 de julio de 2011) y Palma de Mallorca (RD 769/2012 de 27 de abril BOE n.º 119 de 18 de mayo de 2012).

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

Adicionalmente, a la fecha de realización de estas cuentas anuales, ha finalizado el trámite de información pública de las servidumbres acústicas y los planes de acción de los aeropuertos de Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, estando pendiente la tramitación de los Reales Decretos de aprobación por parte del Ministerio de Fomento. La estimación del incremento de viviendas a incluir en sus respectivos censos de PAAs es de 2.742 en total para el conjunto de ellos. Dichas viviendas no están contempladas en las provisiones al no haberse aprobado todavía las correspondientes servidumbres acústicas. Para el resto de aeropuertos con más de 50.000 operaciones al año, Gran Canaria, Tenerife Norte y Alicante-Elche, el proceso de actualización y aprobación de las servidumbres acústicas aún no se ha iniciado, estimándose que se dará cumplimiento a la Ley 5/2010 para todos estos aeropuertos en el período 2017-2020.

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

f) Otras provisiones

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2015 y 2016, establecen incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena, S.A. La reversión por importe de 4.504 miles de euros (2015: 5.470 miles de euros), obedece principalmente a la diferencia entre la cantidad estimada al cierre del ejercicio 2015 como de probable pago para Aena y la que finalmente procedió pagar como incentivo en aplicación de los mecanismos legales establecidos en la Ley citada.

A 31 de diciembre de 2016 la cantidad estimada por todos estos conceptos asciende a 72.205 miles de euros (31 de diciembre de 2015: 50.248 miles de euros).

g) Provisiones para plan social de desvinculación voluntaria

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

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

El plan de desvinculaciones voluntarias se consideró una prestación por terminación de empleo y el importe de la provisión por 134.468 miles de euros dotados en el ejercicio 2012 se estimó basándose en 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 reversionó dicha provisión, dado que, atendiendo a las circunstancias concurrentes, ya no consideró probable una salida futura de recursos por este motivo, si bien no se ha producido ningún cambio legal.

22. Administraciones Públicas y situación fiscal

22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

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

Hacienda Pública, Deudora

	Miles de Euros			
	2016		2015	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	131.710	-	120.642
Activos por impuesto corriente (Nota 22.2)	110.456	-	107.840	-
Hacienda Pública deudora por IVA	6.274	-	6.145	-
Hacienda Pública deudora por IGIC	1.725	-	-	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas (Nota 7d)	13.860	-	10.790	-
	132.315	131.710	124.775	120.642

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2016 un importe de 13.860 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones FEDER concedidas a la Sociedad (2015: 10.790 miles de euros). Durante el ejercicio 2016 la Sociedad ha cobrado 10.665 miles de euros (2015: 22.287 miles de euros) por este concepto (véase Nota 19e).

Hacienda Pública, Acreedora

	Miles de Euros			
	2016		2015	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido (Nota 22.3)	-	151.038	-	157.939
Hacienda Pública acreedora por Imp. Sociedades (Nota 22.2)	3.282	-	-	-
Hacienda Pública acreedora por IRPF	6.125	-	5.947	-
Hacienda Pública acreedora por impuestos locales	15	-	895	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores	10.343	-	11.128	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos	476	-	560	-
Hacienda pública acreedora por IVA	2.804	-	190	-
	23.045	151.038	18.720	157.939

22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2016 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2016					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			1.148.061			
Impuesto sobre Sociedades	356.419	-	356.419			
Resultado antes de impuestos	-	-	1.504.480			
Diferencias permanentes	1.298	(28.160)	(26.862)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	54.758	(62.506)	(7.748)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	15.350	(8.573)	6.777	-	-	-
- Planes de pensiones	958	(409)	549	-	-	-
- Provisiones	69	(474)	(405)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	44.472	(100.252)	(55.780)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	13.987	(41.590)	(27.603)
- Otros	284	-	284	-	(39)	(39)
	71.419	(71.962)	(543)			(83.422)
Compensación bases imponibles negativas			-			
Base imponible (resultado fiscal)			1.477.075			(83.422)
Cuota íntegra			369.269			(20.856)
Deducciones			(12.799)			
Cuota líquida			356.470			
Retenciones y pagos a cuenta			(353.299)			
Cuota a pagar a Hacienda			3.171			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto de Sociedades, la cuota a pagar a Hacienda asciende a 3.282 miles de euros (Nota 22.1), teniendo en cuenta la cuota a pagar de 111 miles de euros correspondiente a Aena Desarrollo Internacional, adicionalmente a los 3.171 miles de euros correspondientes a Aena.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (ver Nota 19c) y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2016 es del 25 %. La Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, que entró en vigor el 1 de enero de 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. Para el ejercicio 2014, la tasa impositiva era del 30 %.

En 2015, el impacto de dicha Ley 27/2014 fue:

- Un menor gasto en el epígrafe “Gasto por impuesto sobre beneficios” de la cuenta de resultados por importe de 19.350 miles de euros que se cargan, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe “Activos por impuestos diferidos” del activo no corriente del balance de situación).
- Una disminución del epígrafe “Pasivos por impuestos diferido” por importe de 53 miles de euros, con contrapartida en el epígrafe “Subvenciones, donaciones y legados recibidos” del patrimonio neto (Nota 19 e).

- Un cargo al epígrafe “Operaciones de cobertura” del patrimonio neto por un importe de 2.115 miles de euros, por la disminución de “Activos por impuesto diferido” relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del patrimonio neto (Nota 19e).
- Un cargo al epígrafe “Reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros” del patrimonio neto por un importe de 2 miles de euros, por la disminución de “Activos por impuesto diferido” relacionados con partidas previamente abonadas en dicho epígrafe del patrimonio neto.

El gasto por el impuesto sobre sociedades se compone de:

	Miles de euros	
	2016	2015
Impuesto corriente	369.269	269.787
Impuesto diferido	136	10.226
Deducciones fiscales registradas	(10.466)	(38.884)
Otros	(2.520)	(21.806)
	356.419	219.323

El epígrafe “Otros” recoge en 2016 el efecto de las diferencias en el gasto por impuesto de sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2015 y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT (-2.520 miles de euros).

El epígrafe “Otros” recoge en 2015:

- El efecto de las diferencias en el gasto por impuesto de sociedades contabilizado al cierre del ejercicio 2014 y el gasto registrado con la presentación de la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT (-2.456 miles de euros).
- El efecto de los cambios de tipo impositivo (del 28 % al 25 %) en los activos por diferencias temporarias pendientes de recuperar (-19.350 miles de euros). De esta cantidad, -21.944 miles de euros corresponden al importe del crédito activado por los ajustes de diferencias de amortización contable y fiscal no deducible por las medidas temporales al 30 %, derivado de la deducción prevista en la disposición transitoria la Ley 27/2014, del cual se utilizaron 933 miles de euros durante 2015.

En el ejercicio 2016 la Sociedad ha reconocido y aplicado deducciones fiscales en el impuesto de sociedades por importe de 10.466 miles de euros (2015: 38.884 miles de euros) (véase Nota 22.3).

En los epígrafes Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo y corto plazo del balance, se recogen el crédito que la Sociedad mantiene con su accionista en concepto de bases imponibles negativas, pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio y otras deducciones activadas por consolidación fiscal, originadas por la liquidación del impuesto de sociedades del ejercicio. A 31 de diciembre de 2016 la cuenta a cobrar a corto plazo por este concepto asciende a 0 euros (2015: cuenta a cobrar a corto plazo por 50.217 miles de euros que correspondían a pagos a cuenta del impuesto de sociedades de 2014 no compensados a la fecha de cierre de las cuentas anuales de 2015). Adicionalmente, se recogen 1.319 miles de euros de créditos por efecto impositivo en régimen de consolidación fiscal de su filial Aena Desarrollo Internacional (2015: 2.161 miles de euros) (véase Nota 12).

En el epígrafe “Activos por impuesto corriente a corto plazo” del balance de situación se recoge la cuenta a cobrar que la sociedad mantiene frente a la Hacienda Pública por los pagos a cuenta no utilizados en el ejercicio 2015 que, tras la presentación de la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT, asciende a 110.456 miles de euros, frente a los 107.840 miles de euros estimados al cierre del ejercicio 2015. De esta cantidad, 109.368 miles de euros corresponden a Aena, en tanto que el resto corresponde a Aena Desarrollo Internacional, S.A. A la fecha de realización de estas cuentas anuales, la Agencia Tributaria ya ha realizado la devolución del Impuesto sobre Sociedades del 2015 relativa a Territorio Común por importe de 108.419 miles de euros, y al Territorio Foral de Vizcaya por un importe de 1.796 miles de euros.

Otra información:

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

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	131.710	120.642
	<u>131.710</u>	<u>120.642</u>
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias (Nota 22.1)	(151.038)	(157.939)
	<u>(151.038)</u>	<u>(157.939)</u>
Impuestos diferidos	(19.328)	(37.297)

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

	Miles de euros	
	2016	2015
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	98.859	88.891
	<u>98.859</u>	<u>88.891</u>
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(141.472)	(146.984)
	<u>(141.472)</u>	<u>(146.984)</u>
	(42.613)	(58.093)

El movimiento durante los ejercicios 2016 y 2015 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, sin tener en cuenta la compensación de saldos referidos a la misma autoridad fiscal, ha sido como sigue:

Miles de Euros										
Activos por impuestos diferidos	Amortización	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Provisiones Responsab.	Derivado de cobertura	Créditos B.I.N	Créditos deducciones	Incremento de valor de las participaciones	Otros	Total
Saldo al inicio	87.536	7.074	1.215	7.295	18.477	-	-	(1.131)	176	120.642
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(1.937)	1.694	137	(101)					71	(136)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	10	-	13.944	-	-	-	-	13.954
Utilización créditos en ej.	(2.335)	-	-	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Otros (**)	(20)	(726)	204	(39)	-	-	-	211	(45)	(415)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	83.244	8.042	1.566	7.155	32.421	0	0	(920)	202	131.710

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

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 18.676 miles de euros (2015: 21.011 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.944 miles de euros (ver Nota 22.2), una vez considerados los 2.335 miles de euros utilizados durante 2016 (2015: 933 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(**) En el epígrafe "Otros" se recogen los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto de sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

Miles de euros		
Incremento de valoración de participaciones		
Subvenciones		Total
Pasivos por impuestos diferidos		
Saldo al inicio	(152.562)	(157.939)
Cargo a patrimonio neto	6.901	6.901
Saldo a 31 de diciembre de 2016	(145.661)	(151.038)
Pasivos por impuestos diferidos		
Saldo al inicio	(163.763)	(169.140)
Ajustes valorativos Ley 27/2014	53	53
Cargo a patrimonio neto	11.148	11.148
Saldo a 31 de diciembre de 2015	(152.562)	(157.939)

Aena, S.A.

Memoria Ejercicio 2016

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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 “Otras cuentas a cobrar” del balance de situación, pasan a tenerse, desde la fecha de extinción del 1 de enero de 2015, frente a la Hacienda Pública, por lo que desde dicha fecha se reclasificaron al epígrafe “Activos por impuestos diferidos” por importes de 63.548 y 37.186 miles de euros, respectivamente.

Al cierre del ejercicio 2015 dichos saldos se vieron cancelados al utilizarse en el cálculo del Impuesto de dicho ejercicio. A 31 de diciembre de 2016 no queda ninguna cuenta a cobrar respecto a ENAIRE por este concepto (véase Nota12). Al cierre del ejercicio 2015 estaba pendiente de cobro la cuota correspondiente a la declaración definitiva del Impuesto sobre Sociedades relativo al ejercicio 2014 por importe de 50.217 miles de euros, que fue cobrada en Febrero de 2016.

Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 31 de diciembre de 2016, está abierto el período de prescripción comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2016 para todos los impuestos.

La entidad pública empresarial “ENAIRE”, cabecera del Grupo Fiscal anterior (ver Nota 4m), tiene abierto el período de prescripción del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios de 2012 a 2014 en los que la Sociedad tributó en régimen de consolidación fiscal con ENAIRE.

Los administradores de Aena, S.A. consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

Deducciones fiscales

En el ejercicio 2016 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del impuesto de sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2016

	Año de Generación (1)	Importe Reconocido en 2016	Importe aplicado	Importe pendiente	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2016	10.466	(10.466)	-	2031
Deducción 30 % Amortización (3)	2016	2.335	(2.335)	-	
Total		12.801	(12.801)	=	

(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.

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2016, no minoran el gasto por impuesto de dicho periodo dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 22.2). Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser Aena, S.A. la cabecera del grupo fiscal.

En el ejercicio 2015 se aplicaron las siguientes deducciones en la liquidación del Impuesto de Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2015

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

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

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

23. Ingresos y Gastos

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe “Aprovisionamientos” del ejercicio 2016 y 2015 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Compras de otros aprovisionamientos	(613)	(1.140)
Trabajos realizados por otras empresas	(181.575)	(181.682)
Total	(182.188)	(182.822)

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4. u), que ascienden a 3.039 miles de euros (2015: 3.128 miles de euros), así como a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 145.441 miles de euros (2015: 145.480 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado en marzo de 2014 con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 10.000 miles de euros (2015: 10.000 miles de euros), así como 3.691 miles de euros de servicios prestados por INECO (2015: 3.691 miles de euros) (Nota 12).

b) Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2016 y 2015 que se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2016	2015
Servicios Aeroportuarios	2.502.081	2.332.976
<i>Prestaciones Patrimoniales</i>	<i>2.426.613</i>	<i>2.264.966</i>
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	681.395	632.790
Estacionamientos	32.821	28.617
Pasajeros	1.079.620	1.017.609
Pasarelas telescópicas	109.054	104.228
Seguridad	396.205	363.539
Handling	85.960	80.276
Carburante	31.885	29.092
Catering	9.673	8.815
<i>Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾</i>	<i>75.468</i>	<i>68.010</i>
Servicios Comerciales	945.505	854.601
Arrendamientos	25.005	26.490
Tiendas	89.660	82.353
Tiendas Duty Free	290.871	254.893
Restauración	154.493	132.086
Rent a car	114.466	104.526
Publicidad	30.290	28.564
Aparcamientos ⁽²⁾	121.554	110.767
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	119.166	114.922
Servicios inmobiliarios	61.119	57.204
Arrendamientos ⁽⁴⁾	10.312	-
Terrenos	22.601	12.739
Almacenes y hangares	10.275	17.962
Centros Logísticos de Carga	12.503	21.165
Explotaciones Inmobiliarias	5.428	5.338
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	3.508.705	3.244.781

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

(2) En razón de lo explicado en la Nota 4. (a), a fin de hacer comparativas las cifras de 2015, se han reclasificado al epígrafe de "Servicios comerciales", desde el epígrafe de "Servicios fuera de terminal" donde figuraban en dicho año, los ingresos por aparcamientos.

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

(4) En esta partida se recogen en 2016 ingresos que en 2015 figuran, fundamentalmente, en el epígrafe de "Almacenes y hangares".

c) Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2016 y 2015 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Sueldos y salarios e indemnizaciones	250.706	252.517
Plan Social de Desvinculación Voluntaria (Nota 21)	-	(24.211)
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	100.580	95.557
Aportaciones a compromisos laborales	18	6
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(2.282)	(2.221)
Otros	784	36
	349.806	321.684

El aumento en este epígrafe se debe al efecto de la reversión en el ejercicio 2015 del saldo remanente de la Provisión por Plan Social de Desvinculación Voluntaria por importe de 24.211 miles de euros (ver Nota 21). Por otra parte, en el ejercicio 2015 el epígrafe "Sueldos, salarios e indemnizaciones" recoge, en aplicación de lo dispuesto en la LPGE de 2016, la estimación, por importe de 7,8 millones de euros, de la Paga extra de 2012 dejada de percibir en su día por cada empleado en aplicación del artículo 2 del Real Decreto-ley 20/2012, cantidad que ha sido abonada en el ejercicio 2016. En 2016 el epígrafe de Seguridad Social incluye el efecto derivado del Acta de Liquidación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social recibida durante el ejercicio, por diferencias de criterio en cotización de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de determinadas ocupaciones, en el período agosto 2011-julio 2015 (Ver Nota 21 Provisión de Responsabilidades).

d) Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2016 y 2015 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2016	2015
Arrendamientos y cánones	5.785	5.858
Reparaciones y conservación	253.457	244.611
Servicios profesionales independientes	34.307	28.784
Primas de seguros	10.949	11.494
Servicios bancarios	868	1.420
Publicidad y relaciones públicas	4.688	3.780
Suministros	91.818	96.856
Servicios vigilancia y seguridad	130.844	123.682
Gastos por servicios con ENAIRE	-	(251)
Otros servicios	112.146	106.544
	644.862	622.778

El epígrafe "Reparaciones y conservación" recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los "Otros servicios" corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

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

- Incremento en el epígrafe “Servicios de vigilancia y seguridad” en 7,2 millones de euros, debido a la nueva normativa de inspección de equipaje de mano operativa desde el mes de marzo de 2015 y al importante crecimiento de tráfico registrado.
- Incremento en el epígrafe “Otros servicios”, debido también a los gastos surgidos para atender las necesidades derivadas de dicho incremento de tráfico.
- Disminución en el epígrafe “Suministros”, por descenso de los costes de energía eléctrica.

e) Tributos

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

f) Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2016 y 2015 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2016	2015
Ingresos financieros	205.352	6.985
De valores negociables y otros instrumentos financieros		
- De empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	4	276
- De intereses de expropiaciones (Nota 21)	201.406	-
- De terceros	3.279	3.789
Activación de gastos financieros (Notas 6 y 7)	663	2.920
Gastos financieros	(105.208)	(193.866)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 12)	(95.325)	(167.698)
- Por deudas con terceros	(9.423)	(25.005)
- Por actualización de provisiones	(460)	(1.163)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros (Notas 15 y 19d)	(44.472)	(25.203)
Diferencias de cambio	(5)	(20)
Deterioro y resultado por enajenaciones en instrumentos financieros	-	97
RESULTADO FINANCIERO	55.667	(212.007)

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

Las principales variaciones del ejercicio 2016 respecto a 2015 son las siguientes:

- La disminución de -72,4 millones de euros en el epígrafe “Gastos financieros por deudas con empresas del grupo” se debe al descenso de la deuda media del período (-1.122,6 millones de euros) y al descenso del tipo de interés medio del período en un 0,50 %. El descenso de la deuda media se produce como consecuencia de que el *cash flow* generado ha sido suficiente para hacer frente al servicio de la deuda sin recurrir a nueva financiación. El descenso del tipo de interés medio se debe a la bajada de los tipos de referencia Euribor 3m y 6m, a la negociación llevada a cabo en 2015 de reducción de los préstamos con *spreads* superiores a 1,58 % y a la política de revisión de tipos de interés de préstamos BEI que se está llevando a cabo.

Por otra parte, se han dotado 11.834 miles de euros para hacer frente al eventual incremento de costes financieros motivado por el cambio en el coeficiente de ponderación de riesgo de ENAIRE acaecido tras la nueva regulación emitida por el Banco de España (ver Nota 15).

- El epígrafe de ingresos financieros recoge en 2016 beneficios por 201.406 miles de euros procedentes de la reversión de intereses de demora en contenciosos expropiatorios, en tanto que en 2015 se registraron 9.922 miles de euros como gasto por este concepto en el epígrafe "Gastos financieros por deudas con terceros" (Nota 21 Provisión de expropiaciones e intereses de demora).

g) Excesos de provisiones

Del importe total de 8.831 miles de euros incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de resultados de 2016, 7.243 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2015: 2.970 miles de euros) y el resto, 1.588 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2015: 4.743 miles de euros).

24. Otra información

a) Información sobre empleados

El número de empleados al cierre del ejercicio 2016 y 2015 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2016 (*)			2015 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta dirección	8	2	10	8	2	10
Directivos y Titulados	836	653	1.489	776	591	1.367
Coordinadores	755	256	1.011	779	276	1.055
Técnicos	2.905	1.423	4.328	2.853	1.420	4.273
Personal de apoyo	221	238	459	241	258	499
Total	4.725	2.572	7.297	4.657	2.547	7.204

(*) El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2016 ascendió a 940 empleados (2015: 748 empleados).

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

Categoría Profesional	2016 (*)	2015 (*)
Alta dirección	10	9
Directivos y titulados	1.376	1.361
Coordinadores	1.037	1.073
Técnicos	4.312	4.258
Personal de apoyo	479	495
Total	7.214	7.196

(*) El número de medio de empleados temporales en el ejercicio 2016 ascendía a 819 (2015: 701 empleados eventuales).

En cuanto a los miembros del Consejo de Administración, está formado por 15 personas (12 hombres y 3 mujeres) a la fecha de la formulación (2015: 11 hombres y 4 mujeres).

A 31 de diciembre de 2016 la Sociedad cuenta con una plantilla media de 115 empleados con discapacidad (2015: 115).

b) Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2016 y 2015 por los administradores y la alta dirección de la Sociedad clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2016			2015		
	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.259	-	1.259	1.190	-	1.190
Dietas	26	118	144	26	131	157
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-
Primas de seguros	7	-	7	6	-	6
	1.292	118	1.410	1.222	131	1.353

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio de 2016, se corresponden con las percibidas en Aena, S.A. por 9 puestos de alta dirección y por el presidente-consejero delegado.

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

La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los periodos analizados obedece fundamentalmente a que en el primer semestre de 2015 hubo movimientos organizativos y uno de los puestos estuvo vacante gran parte de dicho periodo, así como al incremento del 1 % de las retribuciones salariales, con efectos de 1 de enero de 2016, conforme se autorizó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, y el abono correspondiente a la recuperación del 49,73 % 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.

Aena, S.A. ha contratado como tomador una póliza de responsabilidad civil por el periodo 1 de mayo 2016 a 1 de mayo 2017 cuya prima neta asciende a 176.700 euros. El objeto de esta póliza es cubrir la posible pérdida originada por una reclamación por responsabilidad civil de cualquier consejero, directivo, gerente o persona que asuma alguna responsabilidad de la compañía Aena, S.A. o cualquiera de sus sociedades participadas.

No existen anticipos ni créditos concedidos al cierre del ejercicio 2016 ni 2015. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

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

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

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

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

d) Situaciones de conflictos de interés de los administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como

las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

25. Honorarios de auditoría

Los honorarios contratados durante los ejercicios 2016 y 2015 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	2016	2015
Servicios de auditoría	47	47
Otros servicios de verificación	67	34
Otros servicios	-	77
Total	114	158

Asimismo, los honorarios devengados durante los ejercicios 2016 y 2015 por otras firmas de auditores por servicios de auditoría de cuentas y por otros servicios se detallan a continuación (en miles de euros):

Concepto	2016	2015
Servicios de auditoría	-	-
Otros servicios de verificación	-	-
Otros servicios	54	-
Total	54	-

26. Compromisos y otras garantías

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 Aena, S.A. no mantiene ningún aval o garantía concedido a terceros. Los administradores de la Sociedad no esperan que se generen pasivos de consideración.

27. Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente 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 medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2016 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 509,2 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 212,91 millones de euros (2015: inversiones por 538,2 millones de euros y amortizaciones por 197,9 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2016, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 6.324 miles de euros (2015: 26.058 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2016	2015
Madrid/Barajas	2.840	10.511
Málaga	1.409	114
Palma Mallorca	113	1.439
Bilbao	389	513
Alicante	311	1.887
Barcelona	191	-
Santiago	116	40
Menorca	113	4
Gran Canaria	52	834
Tenerife Norte	84	7.457
Valencia	76	824
Ibiza	44	1.723
Pamplona	-	1
A Coruña	12	253
Resto Aeropuertos	574	458
Total	6.324	26.058

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2016 y 2015 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2016	2015
Reparaciones y conservación	7.956	7.466
Servicios profesionales independientes	1.344	1.351
Otros servicios medioambientales	3.164	2.511
Total	12.464	11.328

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. 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 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Dichas declaraciones de impacto ambiental publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

A 31 de diciembre de 2016 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 21.271 viviendas (2015:19.639 viviendas), destacando las 12.841 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2015: 12.828 viviendas), 2.602 en Alicante-Elche, y 811 en Málaga-Costa del Sol (2015: 2.087 viviendas en Alicante-Elche y 810 en Málaga-Costa del Sol), 1.325 en Bilbao (2015:1.071) y 803 en Palma de Mallorca (2015: 779). Por este concepto se han realizado en el ejercicio trabajos por valor de 13.259 miles de euros, y 4.199 miles de euros por actuaciones relacionadas con las medidas compensatorias de las cuencas de los ríos Jarama y Henares.

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 Sabadell, Girona y Melilla los cuales continuaban en ejecución al cierre de 2016.

Por otra parte, se ha observado para el periodo diciembre 2015-noviembre 2016 que las actuaciones realizadas han sido de menor alcance, por lo que se ha procedido a revisar el coste unitario por vivienda pendiente de ejecutar, que ha descendido de 12.407 euros a 9.451 euros (Nota 21).

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

28. Contingencias

Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2016 y 2015 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos o para las que el importe de la obligación no puede ser estimado razonablemente.

Actuaciones medioambientales

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

Como consecuencia del sobrevuelo de aviones en el núcleo de población denominado Ciudad Santo Domingo (Algete, Madrid), algunos habitantes de esta zona consideran vulnerados sus derechos fundamentales debido a niveles de ruido excesivo en sus viviendas. Estos vecinos interpusieron el recurso contencioso-administrativo 109/2004 contra Aena, S.A.ENAIRE y el Ministerio de Fomento reclamando el cese en la presunta vulneración de su derecho, que para ellos se traduciría en la paralización en la utilización de la pista 18R (una de las cuatro con las que cuenta el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). De momento, ningún Tribunal ha acordado esta medida.

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

Posteriormente, han tenido lugar diversos pronunciamientos e incidentes de ejecución que han sido recurridos por todas las partes personadas en el procedimiento.

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

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

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

El Auto de 2 de diciembre de 2014 fue recurrido en reposición ante la misma Sala del TSJ. Junto con la presentación de este recurso se solicitó la suspensión de la ejecución del Auto de 2 de diciembre de 2014. Mediante Auto de fecha 18 de diciembre de 2014, el TSJ accedió 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 % inferior 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 Diligencia de Ordenación teniendo por preparado el recurso, concediendo plazo para su interposición. El recurso de casación de Aena fue interpuesto con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas, fueron admitidos por Providencia del TS de fecha 9 de mayo de 2016; en este momento, las partes fueron emplazadas para formular oposición a esos recursos. Adicionalmente, los vecinos han recurrido en casación el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30 %. Dicho recurso de casación fue admitido por Auto del TS de 9 de mayo de 2016. Aena fue emplazada para formular oposición a esos recursos de casación contra el Auto de 18 de diciembre de 2014, habiendo formulado ya dicha oposición.

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 2016 y 2015 no podían cuantificarse en firme, ya que estaban pendientes de resolución judicial y que podrían dar lugar a salidas adicionales de tesorería en concepto de expropiaciones, aunque los administradores no consideran probable una resolución contraria a los intereses de la Sociedad.

Actividades comerciales

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

Reclamaciones de constructoras

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

Reclamación de tarifas por las líneas aéreas

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

Las aerolíneas que operan en España ampliaron su demanda contra el Estado Español, ante la Comisión Europea, denunciando irregularidades en el sistema establecido por el derecho español para la actualización de las prestaciones a percibir por Aena, S.A., en el ejercicio 2012. El sector aéreo pidió la intervención del órgano comunitario por el alza de precios de 2012 y tras la subida de 2013, además de urgir la creación de un órgano independiente supervisor del transporte aéreo. En el ejercicio 2013 se creó la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que es un órgano independiente. Hasta su puesta en funcionamiento en octubre 2013, la supervisión de la propuesta de tarifas 2014 se atribuyó de forma temporal al Comité de Regulación Ferroviaria y Aeroportuaria (CRFA) actuando en el ejercicio de su labor de modo imparcial y transparente. El proceso de consultas de la propuesta de tarifas 2014 finalizó con un acuerdo plurianual de tarifas para el periodo 2014-2018. Tras el acuerdo alcanzado con las compañías aéreas éstas han sugerido a sus asociadas el desistimiento de las reclamaciones producidas. La situación a 31 de diciembre de 2016 es la siguiente: el porcentaje de compañías cuyas reclamaciones han sido desestimadas por el TEAC o que han desistido de las reclamaciones interpuestas, es del 97 %.

Adicionalmente:

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

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

La Audiencia Nacional ha resuelto varios de los recursos contencioso-administrativos mediante sentencias que consideran que la subida de tasas operada por la Ley 2/2012, al no haberse practicado previo período de consultas ni publicado con dos meses de antelación, contraviene el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo. Sobre esta base, considerando que el artículo 6 reconoce derechos de forma clara y directa a los usuarios, y en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión, concluye que procede inaplicar la subida de tasas efectuada por la Ley 2/2012 y en consecuencia anula las liquidaciones efectuadas en aplicación de dicha norma. Las citadas sentencias de la Audiencia Nacional especifican que ello no puede conllevar la solicitud de reintegro de la diferencia de ingresos debidos en relación con los que se indican como abonados sin acudir antes al procedimiento de devolución de ingresos indebidos. En el mismo, la actora deberá acreditar el pago de la liquidación efectuada y la determinación de la que resulte procedente previa constatación de que en el período examinado no fue repercutido el importe de las prestaciones devengadas a los pasajeros, tal como prevé el artículo 77 2º párrafo de la Ley 21/03 de Seguridad Aérea. Estas sentencias desfavorables han dado lugar a la dotación en el ejercicio 2016 de una provisión por responsabilidades de 4.111 miles de euros (ver apartado dedicado a la Provisión por responsabilidades de la Nota 21).

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

Laborales

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

En el supuesto de que recayeran sentencias desfavorables para Aena, declarando la improcedencia de los despidos, y que se optara por la readmisión, supondría que la Sociedad debería abonar los salarios de tramitación correspondientes a los trabajadores. En caso de que se optara por la extinción de la relación,

implicaría abonarles la indemnización correspondiente por despido improcedente, y en aquellos despidos anteriores al 12 de febrero de 2012, supondría, adicionalmente, el abono de los salarios de tramitación.

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

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

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

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

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 2016 la dirección de Aena, S.A. estima que no serían significativos.

Activos contingentes – Déficit de tarifa

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

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

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

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

para 2013 en la Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta, asciende a 179,33 millones de euros.

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

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

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

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

29. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2016 y hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, se han producido en Aena, S.A los siguientes acontecimientos:

- 1) El Consejo de Ministros del 27 de enero de 2016 aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el quinquenio 2017-2021, que constituye el instrumento básico que define las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos de Aena.

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

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. Las tarifas de Aena sufrirán una bajada anual del 2,22% durante el periodo 2017-2021.

- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento.

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

El DORA establece como líneas estratégicas de Aena para el periodo 2017-2021 las siguientes:

- La gestión viable y eficiente de la red de aeropuertos.
- La prestación de los servicios aeroportuarios en las condiciones más adecuadas de calidad y seguridad.
- La sostenibilidad medioambiental garantizando la movilidad de los ciudadanos.
- La cohesión social y territorial.

A continuación se detallan los principales elementos y condiciones aplicables a los servicios prestados por Aena durante el quinquenio 2017-2021.

1- Previsiones de tráfico

En los últimos años el tráfico en los aeropuertos de Aena ha experimentado una recuperación que ha culminado en 2016 con un incremento del 11% en las cifras de tráfico de pasajeros.

Las previsiones contenidas en el DORA 2017-2021 reflejan unas expectativas de crecimiento conforme al entorno macroeconómico y a los datos correspondientes a la serie histórica, que se resumen a continuación:

Tráfico	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Pasajeros (en millones)	207,4	230,2	241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
%	5,9%	11,0%	5,0%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%
Operaciones (en miles)	1.903,0	2.045,0	2.134,6	2.154,9	2.171,1	2.184,7	2.194,7
%	3,8%	7,5%	4,4%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%
Mercancías (en millones de Kg)	715,6	795,6	827,2	853,7	880,2	906,7	931,7
%	4,8%	11,2%	4,0%	3,2%	3,1%	3,0%	2,8%
ATU* (en millones)	404,9	442,7	463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
%	4,9%	9,3%	4,7%	1,1%	0,9%	0,7%	0,6%

Fuente DORA 2017-2021

* ATU: Pasajeros + (10 * Toneladas de carga) + (100 * Operaciones)

Conforme a lo establecido en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, en su apartado séptimo, las variaciones en el número de pasajeros en relación con los valores planificados y establecidos en el DORA son a cuenta y riesgo de Aena, salvo que se produzcan situaciones excepcionales en los términos definidos por el DORA.

En este sentido, el DORA 2017-2021 establece como situación excepcional un incremento anual del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red que supere en 10 puntos porcentuales a los valores inicialmente previstos durante alguno de los años del periodo.

Esta circunstancia podría dar lugar a una modificación del DORA a los efectos de revertir al sistema los ingresos producidos por el incremento de tráfico con respecto a los valores previstos.

2- Estándares de capacidad

Aena ha realizado un importante esfuerzo durante los últimos años que le ha permitido dotar de capacidad a los aeropuertos españoles para responder a las demandas futuras de las compañías aéreas y de los pasajeros.

La capacidad actual asciende a más de 335 millones de pasajeros anuales, y se estima que tras la ejecución de las inversiones de ampliación programadas durante el quinquenio se verá incrementada hasta alcanzar los 338 millones de pasajeros anuales.

El DORA recoge el valor de los indicadores de capacidad correspondientes a la capacidad global de la red, la capacidad máxima actual por aeropuerto e infraestructura, así como el nivel de utilización previsto para cada uno de los años del quinquenio. Con independencia de la validez de los indicadores actuales, Aena deberá realizar todas las actuaciones que resulten necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en las condiciones de calidad adecuadas.

3- Estándares de calidad

Al objeto de asegurar que los servicios aeroportuarios se siguen prestando con los altos niveles de calidad actuales, Aena implantará un plan de calidad global para garantizar unos estándares exigentes que se medirán a través de una serie de indicadores.

La medición de la calidad se realizará en cinco ámbitos, a través de 17 indicadores, 11 de los cuales estarán sujetos a un sistema de incentivos o penalizaciones conforme se detalla más adelante:

- Satisfacción percibida por los pasajeros, que comprende los siguientes indicadores:
 - SPAX-01 Satisfacción general de los pasajeros
 - SPAX-02 Satisfacción con la limpieza en el aeropuerto
 - SPAX-03 Satisfacción con la orientación en el aeropuerto
 - SPAX-04 Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física
 - SPAX-05 Satisfacción con la comodidad en las áreas de embarque
 - SPAX-06 Satisfacción de los pasajeros de movilidad reducida (PMR) con la accesibilidad
- Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros, que incluye como indicadores:
 - TEPP-01 Tiempos de espera en control de seguridad de los pasajeros
 - TEPP-02 Tiempos de espera hasta la entrega de la última maleta
- Disponibilidad de los equipos en el lado tierra, que incluye:
 - DEET-01 Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)
 - DEET-02 Disponibilidad del sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)
 - DEET-03 Disponibilidad del sistema de conexión entre terminales (APM)
- Disponibilidad de los equipos en el lado aire, con estos indicadores:
 - DELA-01 Disponibilidad de puestos de estacionamiento
 - DELA-02 Disponibilidad de pasarelas de embarque
 - DELA-03 Disponibilidad y continuidad del servicio de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)
- Otras áreas clave, que incluye:
 - OTAC-01 Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria
 - OTAC-02 Demora debida a la infraestructura aeroportuaria
 - OTAC-03 Tiempo adicional en el rodaje

Los indicadores resaltados en negrita están sujetos a incentivo o penalización

Los indicadores servirán para monitorizar el desempeño de Aena en el ámbito de la calidad de servicio. Si el citado desempeño se reduce por debajo de ciertos niveles mínimos se producirá una penalización en el valor

del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP). Por el contrario, si se superan los valores de los indicadores se producirá una bonificación en el IMAP.

El rango máximo de los incentivos o penalizaciones por calidad se sitúa entre un +2% y un -2% del valor del IMAP a nivel de red. Para su cálculo a nivel individual de cada aeropuerto se mantiene el límite del 2% para las bonificaciones, estableciéndose un límite del -5% en caso de penalización.

El valor del incentivo o penalización para cada aeropuerto será la suma de las contribuciones de cada uno de los indicadores, teniendo en cuenta que todos ellos tienen el mismo peso específico.

4- Inversiones

Las inversiones responderán a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos acordes a las previsiones de tráfico contenidas en el DORA, respetando el límite establecido conforme al cual el nivel máximo de inversión media anual en el periodo 2017-2021 será de 450 millones de euros.

La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros, con el siguiente desglose anual:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021	Total periodo	Media anual
Inversión regulada	365,6	373,0	429,2	514,3	503,3	2.185,4	437,1

Fuente DORA 2017-2021

Las inversiones a ejecutar se clasifican en los siguientes grupos:

- Estratégicas, necesarias para cumplir con los estándares de capacidad del DORA, así como las que el Ministerio de Fomento considere fundamentales para garantizar el interés general. Son de obligado cumplimiento, no permitiéndose modificaciones ni en su alcance ni en su fecha de aplicación, y deben finalizarse en las fechas indicadas en el DORA. El retraso en su ejecución da lugar al correspondiente ajuste en el IMAP.

La penalización se activará cuando se produzca un retraso superior a 3 meses con respecto a la fecha de finalización fijada.

El valor máximo de la penalización no superará el 2% del importe total de la programación anual de todas las inversiones de la red, si bien el límite máximo de penalización anual a cada inversión estratégica será de hasta un 5% de su programación anual.

Una vez superados los 3 meses de carencia citados, comenzarán a contabilizarse de forma efectiva los importes de penalización por un periodo máximo de 4 meses. El importe mensual de penalización a aplicar a cada inversión es la cuarta parte del 5% del importe de su programación anual. Una vez superados los 4 meses del periodo de penalización se habrá alcanzado la penalización máxima del 5% y por tanto retrasos superiores no aumentarían el importe a penalizar.

- Normativas, derivadas directa o indirectamente de obligaciones normativas nacionales o europeas. Han de cumplir estrictamente las condiciones que justifican su necesidad.
- Relevantes, que por su necesidad funcional o por el volumen que representan para un aeropuerto requieren de un seguimiento diferenciado. Requerirán una autorización previa de la DGAC para su anulación total o parcial, o en lo referente a la modificación de su alcance o plazo.
- Otras inversiones, fundamentalmente dedicadas a garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto y para acometer actuaciones de difícil previsión.

Tipología de inversión (millones de euros)	Total 2017-2021	
Estratégicas	462,88	21,2%
Normativas	726,60	33,2%
Relevantes	258,18	11,8%
Otras inversiones	442,86	20,3%
Dotación presupuestaria reposición	294,89	13,5%
Total periodo DORA	2.185,41	100%

Fuente DORA 2017-2021

En el caso de que Aena realizara un menor volumen de inversión respecto al importe total reconocido para el periodo, se ajustará a la baja la base de activos regulada (BAR) del siguiente quinquenio. Por el contrario, un mayor volumen de inversión no dará lugar a ajustes en la BAR del periodo siguiente. Los valores de la BAR previstos para el quinquenio 2017-2021 no se ajustarán en ningún caso durante el periodo regulatorio.

Una desviación en la inversión ejecutada en relación a la programada que produzca una ganancia de capital dará lugar al correspondiente ajuste en el siguiente periodo regulatorio.

5- Costes operativos y de capital

Determinan el valor del componente X que permite establecer la senda de variación del IMAP y por tanto, de las tarifas aeroportuarias.

Estos costes reúnen las condiciones de eficiencia establecidas por la Ley 18/2014 y reconocidas por el regulador, y en virtud del dual till se corresponden con los servicios aeroportuarios básicos, a excepción del año 2017 en que incorporan una reducción equivalente al 20% del margen de rentabilidad de los servicios sujetos a precios privados en el área terminal.

Costes operativos

Incluyen gastos de personal, aprovisionamientos y otros gastos de explotación. La cuantía anual reconocida asegura que el ratio de costes operativos por ATU para cada año del quinquenio es inferior al valor del año 2014, conforme a lo establecido en la Disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014.

Los gastos de explotación son la suma de costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y costes derivados de la implantación de normativa de seguridad promulgada con posterioridad al año 2014.

Los costes operativos y gastos de explotación del periodo se muestran en la siguiente tabla:

Millones de euros	2014	2017	2018	2019	2021	2021
Costes operativos		1.221,6	1.232,9	1.242,3	1.250,1	1.256,1
ATU (millones)		463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
Ratio OPEX/ATU	2,707	2,64	2,63	2,63	2,63	2,62
Provisiones insolvencias y riesgos		6,7	6,7	6,7	6,6	6,6
Deterioros y enajenaciones		5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
Nueva normativa de seguridad		17,9	18,1	18,3	18,5	18,6
Amortización		631,0	622,0	591,2	600,2	608,4
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9

Fuente DORA 2017-2021

Los gastos de explotación reconocidos tienen naturaleza prospectiva por lo que cualquier desviación no excepcional se considera riesgo y ventura de Aena, y no producen modificaciones en el ingreso máximo por pasajero permitido. Por tanto, el DORA introduce incentivos a la mejora de eficiencia por parte de Aena.

Coste de capital

Corresponde con el resultado de aplicar el coste medio ponderado de capital antes de impuestos (CMPCAI) al valor medio de la BAR definida para cada uno de los años del quinquenio.

El valor de la BAR reconocida en el periodo se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
Base de Activos Regulada (BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1

Fuente DORA 2017-2021

El valor del CMPCAI utilizado para el cálculo del coste de capital es del 6,98% y se mantiene constante para todo el quinquenio, habiéndose estimado aplicando la metodología del Capital Asset Pricing Model (CAPM).

El coste de capital reconocido para cada año del quinquenio se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
(BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
CMPCAI	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
Coste de Capital	767,5	732,3	719,3	711,9	706,5

Fuente DORA 2017-2021

6- Límite a los ingresos anuales por pasajero

El componente X define el límite máximo de crecimiento del ingreso por pasajero correspondiente a los servicios aeroportuarios básicos durante el quinquenio. Su aplicación establece el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) y la senda tarifaria para los próximos cinco años.

La estimación del componente X asegura que el valor presente de los ingresos de los servicios aeroportuarios básicos de Aena durante el periodo regulatorio permita recuperar los costes incurridos en la prestación de los citados servicios. Estos costes se denominan Ingresos Regulados Requeridos (IRR) y son la suma de los gastos de explotación y los costes de capital.

La estimación del valor del componente X se detalla a continuación:

Estimación de los IRR (Millones de euros)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9
Ajuste por separación de costes		-31,5	-38,8	-38,5	-38,4	-38,1
Gastos de explotación tras ajuste		1.850,9	1.846,1	1.825,2	1.842,2	1.856,9
Gastos precios privados en terminal		51,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Ingresos precios privados en terminal		-180,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Subvenciones imputadas en terminal		-32,8	-32,3	-28,2	-27,1	-26,1
Coste de capital (PPP)		767,5	732,3	719,3	711,9	706,5
CMPCAI		6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
BAR		10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
Ingresos regulados requeridos (IRR)		2.456,7	2.546,1	2.516,3	2.527,0	2.537,2
Valor actual de IRR (2017-2021)	10.316,2					
Estimación de los ingresos previstos y de la X	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos esperados		2.575,5	2.547,2	2.514,3	2.477,0	2.436,0
Número de pasajeros (millones)		241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
IMAPt	10,90	10,66	10,42	10,19	9,96	9,74
Valor de X		-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%
Valor actual de los ingresos esperados (2017-2021)	10.316,2					

Fuente DORA 2017-2021

Nota: el ajuste por separación de costes recoge la reasignación de costes de los servicios aeroportuarios básicos a los servicios sujetos a precio privado aplicada sobre la contabilidad analítica de Aena en el DORA 217-2021 con fines regulatorios.

Informe de gestión

del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016



1. Resumen ejecutivo

El ejercicio 2016 se ha caracterizado por el excelente desempeño de Aena, marcado por los siguientes aspectos destacables:

- El notable crecimiento del tráfico de pasajeros en todos los aeropuertos gestionados por Aena;
- El positivo impacto que este crecimiento del tráfico ha tenido en los ingresos totales, alcanzando los 3.571,0 millones de euros (+7,8% respecto a 2015) cuyo detalle se incluye en los siguientes apartados de este informe por cada segmento;
- El esfuerzo continuado en la contención de costes resultando en un incremento de los gastos totales de 53,5 millones de euros (+2,6%), mientras que el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros ha sido del +11,0%. No obstante, en el capítulo de costes se han alcanzado unos niveles de eficiencia que dificultan la obtención de mejoras significativas en el futuro;
- Estos hechos han tenido su reflejo en la rentabilidad alcanzada, aumentando el EBITDA hasta 2.227,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, lo que supone un crecimiento del 9,7% frente a 2015 y supone alcanzar un margen de EBITDA del 62,4%.
- Y, de manera excepcional, en este ejercicio se ha registrado el impacto de la desaparición de los riesgos asociados a ciertos litigios por expropiaciones realizadas en el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

No obstante, con posterioridad al cierre del año, ha tenido lugar el hito más relevante que marcará en el ámbito regulatorio el futuro de Aena.

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

En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento establece una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo, que entrará en vigor el 1 de marzo de 2017.

Tal y como se ha mencionado, 2016 ha supuesto un año record en la historia de Aena por volumen de pasajeros, alcanzando los 230,2 millones, con una tasa de crecimiento del 11,0%.

Este incremento se ha reflejado en España tanto en el tráfico nacional que crece un 8,8% (67,6 millones de pasajeros) como en el tráfico internacional, que alcanza los 161,8 millones, con un incremento del 12,0%, y es generalizado en los principales aeropuertos de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas (7,7%), Barcelona-El Prat (11,2%), Palma de Mallorca (10,6%), Málaga-Costa del Sol (15,7%), Gran Canaria (13,8%) y Alicante-Elche (16,7%).

Éstas cifras de crecimiento del tráfico en España, que han tenido continuidad durante el mes de enero de 2017, con un crecimiento del 10,0% en el número de pasajeros, vienen impulsados por la excelente

marcha del sector turístico y no se han visto afectadas negativamente por el Brexit. En 2016, el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7% (+5,7 millones pasajeros adicionales) y el crecimiento en cada uno de los meses de 2016 siempre ha sido superior al 12,6%. En relación con el Brexit, el único impacto que se ha percibido hasta el momento, ha sido en las ventas de los concesionarios, donde sí se observa una menor tendencia al gasto del pasajero con origen británico.

Por lo que se refiere a la ratio de ingresos comerciales por pasajero, se mantiene estable en torno a 4,1 euros por pasajero, de acuerdo al nuevo criterio de imputación de los ingresos comerciales implementado en 2016, que engloba la actividad comercial dentro del terminal más los aparcamientos, y que no tiene en cuenta los ingresos por servicios inmobiliarios que forman un segmento de negocio diferenciado.

Durante este ejercicio, cabe destacar la adjudicación del concurso para el servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 36 aeropuertos de la red a 16 empresas. Este contrato se inició el 1 de noviembre de 2016, tiene una duración de 6 años y Aena, pone a disposición de las empresas adjudicatarias 203 locales con 15.000 plazas de aparcamiento para alquiler de vehículos.

Igualmente, en el mes de septiembre se iniciaron los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, que finalizarán a lo largo del 2017. El objetivo es analizar y planificar el desarrollo de las

aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

En relación con la ejecución de las inversiones necesarias, concluido un periodo de importantes inversiones en nuevas infraestructuras, se da continuidad a un nuevo escenario, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y a las inversiones en seguridad, sin reducir la calidad del servicio. En 2016 la inversión pagada ascendió a 244,3 millones de euros.

Como resultado de los hechos destacados al inicio de este Resumen ejecutivo, Aena, S.A. ha alcanzado un beneficio antes de impuestos de 1.504,5 millones de euros frente a 1.031,0 millones de euros en 2015, mientras que el beneficio neto asciende a 1.148,1

millones de euros, un 41,4% superior al registrado en 2015 (811,7 millones de euros), reflejando la evolución positiva del negocio, la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y un mayor gasto por impuesto de sociedades.

La mejora en los resultados antes mencionada se refleja en un significativo incremento del flujo de caja operativo hasta los 1.772,3 millones de euros frente a los 1.523,0 millones de euros en 2015 (incremento del 16,4%) y en la reducción de los niveles de endeudamiento.

Este excelente desempeño operativo y financiero ha tenido su reflejo en la evolución de la cotización de Aena durante 2016, que ha sido muy

positiva, con una revalorización del 23,0% hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX35 que disminuyó un 2,0%.

Durante el citado periodo la acción de Aena alcanzó un máximo de 136,0 euros y un mínimo de 94,07 euros por acción.

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 3,83 euros brutos por acción, a satisfacer tras su aprobación por la misma.

2. Entorno macroeconómico y datos de actividad

2.1. Situación macroeconómica y del sector

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

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

Los indicadores relacionados con el turismo han continuado la evolución favorable mostrada durante los tres últimos años en los que se han alcanzado cifras récord de turistas extranjeros, aspecto de gran relevancia dado que el turismo representa el 10,9% del PIB español

en 2016. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, en 2016 visitaron España 75,6 millones de turistas internacionales, un 10,3% más que en 2015.

Los principales países emisores son Reino Unido (casi 17,8 millones de turistas y un incremento del 12,4% respecto a 2015), Francia (con 11,4 millones de turistas y un aumento del 7,1%) y Alemania (con 11,2 millones de turistas y un crecimiento del 6,4%). Respecto a los países de procedencia y tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), conviene resaltar que en 2016, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido suponen el 18,1% del tráfico total de pasajeros de la red de Aena en España.

Por comunidades, Cataluña es el primer destino de los turistas (más de 18,0 millones, +4,0% respecto a 2015), seguida de Canarias (13,3 millones, +13,2%) y Baleares (13,0 millones, +11,9%).

Por vías de acceso, del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2016, 60,6 millones

(el 80,2% del total) utilizaron el avión como medio de transporte, el 17,2% se desplazaron por carretera, y el 2,6% 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.

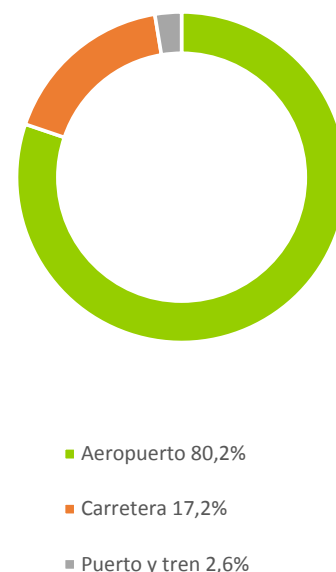


Figura 1. Distribución de turistas por vías de acceso

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

En 2016 el tráfico de pasajeros creció un 11,0% hasta alcanzar 230,2 millones en la red española de aeropuertos de Aena. Este crecimiento se ha visto favorecido por la inestabilidad en los principales destinos turísticos en el

Mediterráneo y el contexto de bajo precio del combustible.

La contribución del tráfico internacional y el nacional se mantiene estable durante este periodo (70,5% y un 29,5% respectivamente), y el crecimiento de los pasajeros internacionales (+12,0%) y del tráfico nacional (+8,8%) refleja que el fuerte crecimiento registrado se distribuye en ambos mercados.

En lo relativo al número de aeronaves, se han registrado más de 2.045.000 operaciones, lo que supone un incremento del 7,5% respecto a 2015.

El tráfico de mercancías ha experimentado un incremento del 11,2% en 2016, superando las 795.000 toneladas de carga.



Figura 2. Tráfico de la red de aeropuertos de Aena



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

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

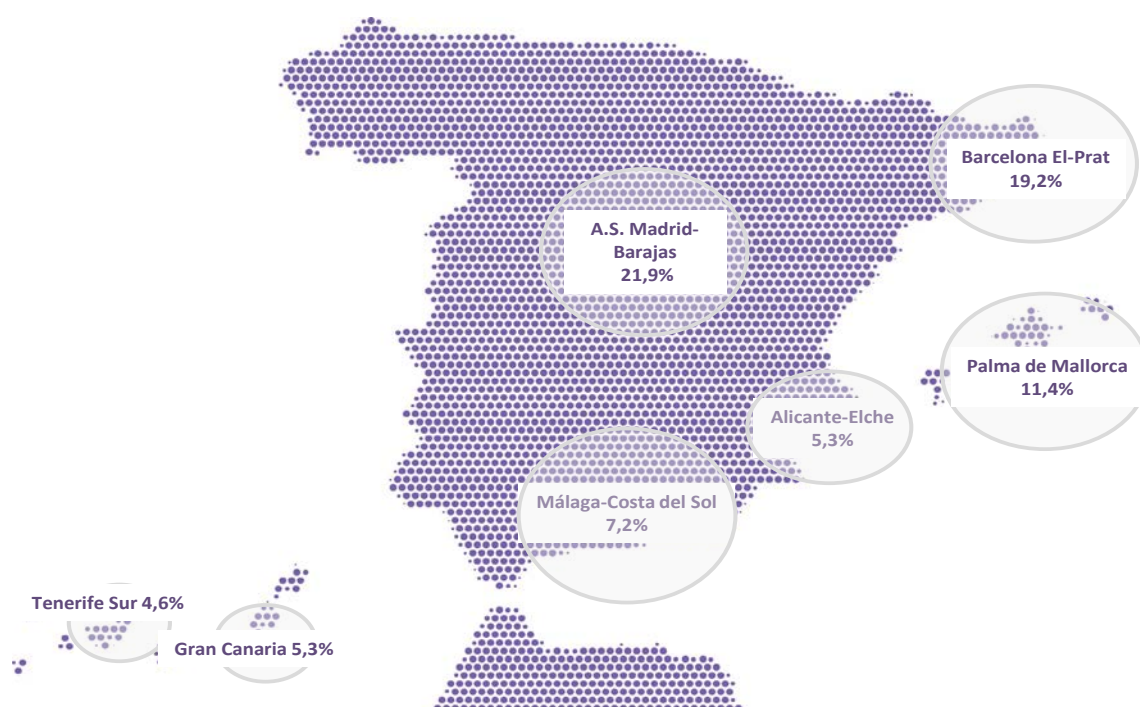


Figura 3. Cuota del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos en España

Aeropuertos y grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total	Miles	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2016 / 2015	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	50,4	7,7%	21,9%	378,2	3,1%	18,5%	415.774	9,0%	52,3%
Barcelona-El Prat	44,2	11,2%	19,2%	307,9	6,6%	15,1%	132.755	13,3%	16,7%
Palma de Mallorca	26,3	10,6%	11,4%	197,6	10,9%	9,7%	10.453	-8,1%	1,3%
Total Grupo Canarias	40,5	12,8%	17,6%	356,4	10,3%	17,4%	37.470	-1,0%	4,7%
Total Grupo I	56,3	13,2%	24,4%	487,1	9,5%	23,8%	33.197	3,4%	4,2%
Total Grupo II	11,5	10,2%	5,0%	172,6	7,6%	8,4%	113.614	27,9%	14,3%
Total Grupo III	1	5,9%	0,5%	145,2	3,1%	7,1%	52.312	12,3%	6,6%
TOTAL	230,2	11,0%	100%	2.045,0	7,5%	100%	795.575	11,2%	100%

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

El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primer aeropuerto de la red por tráfico de pasajeros, operaciones y carga, representando un 21,9% del total de pasajeros (50,4 millones). En 2016, el número de pasajeros ha aumentado un 7,7% respecto al mismo período del año anterior (10,0% en el tráfico nacional y 6,8% en el internacional).

En cuanto a las operaciones, en 2016 han operado un total de 378.150 aeronaves, un 3,1% más que en el mismo periodo año anterior. También la carga, que supone más de la mitad del volumen total que pasa por la red, ha registrado un incremento del 9,0% hasta las 415.774 toneladas transportadas.



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

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat, los pasajeros crecen un 11,2% respecto a 2015 (11,4% el tráfico nacional y 11,1% en el internacional), hasta alcanzar 44,2 millones.

Se han registrado 307.864 operaciones de aeronaves, que supone un incremento del 6,6% con respecto a 2015, y la carga ha consolidado la tendencia creciente con un significativo aumento del volumen de mercancía del 13,3%, hasta 132.755 toneladas.



Imagen 2. Terminal del aeropuerto de Barcelona-El Prat

El aeropuerto de Palma de Mallorca ha alcanzado durante 2016 un tráfico de 26,3 millones de pasajeros (10,6% de crecimiento), con un incremento significativo del tráfico internacional del 12,7%, hasta alcanzar los 20,4 millones de pasajeros, mientras que el tráfico nacional alcanzó 5,8 millones, con un incremento del 3,8%.

Igualmente significativas son las cifras del crecimiento de aeronaves operadas durante 2016 que han alcanzado la cifra de 197.639 (10,9%)

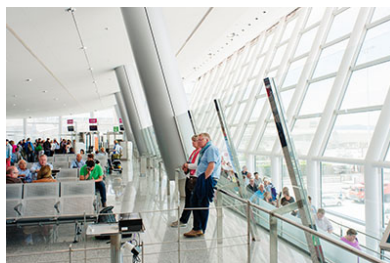


Imagen 3. Terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca

Respecto al **Grupo Canarias**, el número de pasajeros que ha pasado por los aeropuertos canarios ascendió a 40,5 millones (subida del 12,8% respecto al mismo periodo de 2015), de los cuales más de 13 millones corresponden a pasajeros de vuelos nacionales (10,7% de incremento) y 26,8 millones de vuelos internacionales (13,8% superior al mismo periodo del año anterior).



Imagen 4. Terminal del aeropuerto de Fuerteventura

El conjunto de los 8 aeropuertos del **Grupo I**, creció un 13,2% durante 2016, hasta los 56,3 millones de pasajeros, destacando los crecimientos registrados en Alicante-Elche (16,7%), Málaga-Costa del Sol (15,7%), Valencia (14,7%), Ibiza (14,5%) y Menorca (10,8%). Al crecimiento de este grupo de aeropuertos ha contribuido tanto el tráfico nacional (5,9%) como el internacional (16,0%).



Imagen 5. Terminal del aeropuerto de Menorca

Los 11 aeropuertos del **Grupo II** han registrado un crecimiento global del tráfico de pasajeros del 10,2%, hasta un total de 11,5 millones de pasajeros. Estos datos suponen la confirmación de la recuperación del tráfico que se refleja tanto en el tráfico nacional (+9,3%) como en el internacional (+11,9%).

Por su parte, los aeropuertos del **Grupo III**, los de menor volumen de tráfico, han registrado casi 1.143.000 pasajeros, lo que supone un incremento del +5,9% respecto al año mismo periodo del año anterior.

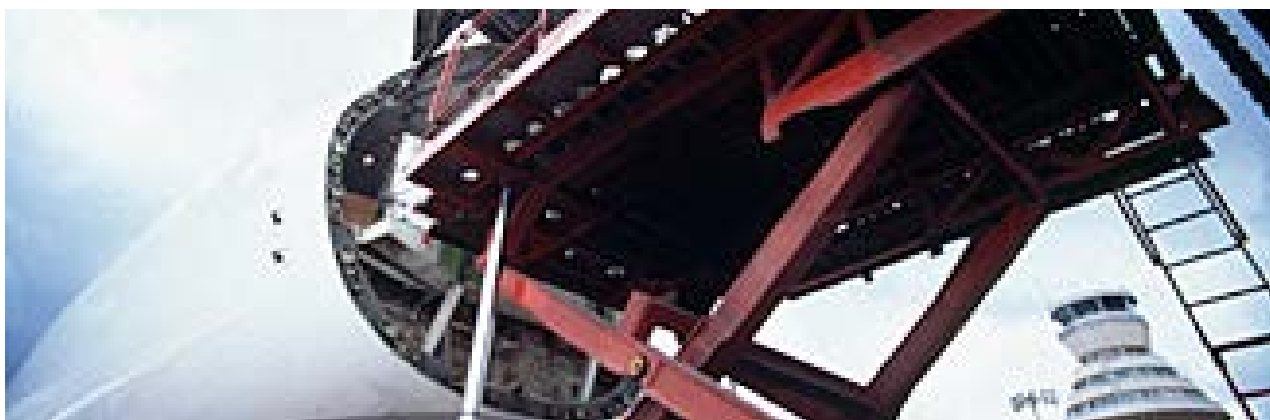


Imagen 6. Carga aérea en el aeropuerto de Vitoria

Como parte del resultado de la actividad de marketing aeroportuario, durante el año 2016 se han abierto 450 nuevas rutas (considerando aquellas que tuvieron menos de 1.000 pasajeros totales en 2015 y han superado en 2016 los 5.000 pasajeros totales) desde los aeropuertos de la red de Aena; 70 con destinos domésticos, 361 europeos y 19 intercontinentales. En concreto, los aeropuertos con mayor número de nuevas rutas han sido Palma de Mallorca (56 nuevas rutas) Adolfo Suárez Madrid-Barajas (52), Barcelona El Prat (38), Alicante (39), Málaga-Costa del Sol (37) y Tenerife Sur (32).

Las compañías con un mayor número de nuevas rutas son Vueling (49 nuevas rutas), Ryanair (47), Grupo Iberia (37), Air Europa (27), Jetairfly (26) y Norwegian (19).

Cabe destacar la apertura de 13 nuevas rutas de largo radio, una desde Barcelona con Washington (United) y 12 desde el Aeropuertos AS Madrid Barajas: San Juan (Iberia), Shanghái (Iberia y China Eastern), Johannesburgo (Iberia), Hangzhou (Beijín Capital Airlines), Hong Kong (Cathay Pacific), Lima (Plus Ultra), Santo Domingo (Plus Ultra), Bogotá (Air Europa), Mauricio (Evelop), Varadero (Air Europa) y Tokio (Iberia).

Además, en febrero del 2016 la compañía easyJet ha establecido base operativa en el Aeropuerto de Barcelona – El Prat donde duermen tres aviones A320 de forma permanente, y en junio 2016 la compañía Norwegian inauguró su séptima base en España en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, se trata de una base permanente que opera los 12 meses del año.

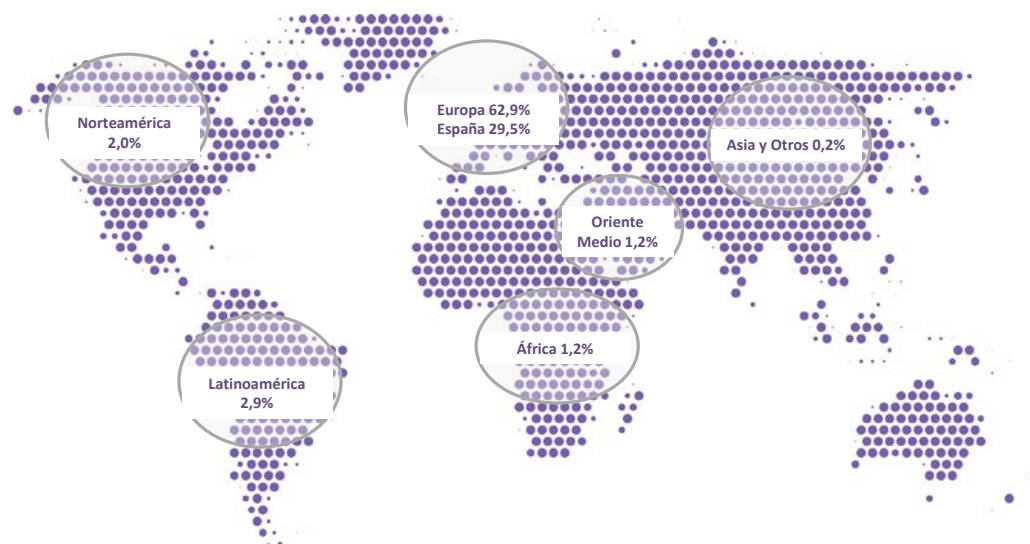
Respecto a la distribución del tráfico por áreas geográficas, se producen aumentos generalizados en todas las regiones, si bien las cuotas de tráfico se mantienen prácticamente estables respecto a 2015.

Región	Pasajeros 2016	Variación %
Europa ¹	144.902.902	12,3%
España	67.976.343	8,8%
Latinoamérica	6.721.460	9,5%
Norteamérica ²	4.529.205	8,0%
África	2.862.839	5,4%
Oriente medio	2.735.733	13,2%
Asia y Otros	501.041	35,9%
TOTAL	230.229.523	11,0%

¹ Excluye España

² Incluye EE.UU., Canadá y México

Tabla 2. Distribución del tráfico por áreas geográficas



¹Excluye España

² Incluye EE.UU., Canadá y México

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

El tráfico de pasajeros por países se mantiene prácticamente estable, con cinco países (España, Reino Unido, Alemania, Italia y Francia) concentrando el 70% del tráfico total. Cabe destacar, el excelente comportamiento del tráfico con el Reino Unido, que no se ha visto afectado por el Brexit y que en términos anuales, acumula un crecimiento del 15,7% (5,7 millones de pasajeros más) con respecto a 2015, casi 5 puntos porcentuales por encima del crecimiento del conjunto de la red (11,0%).

País	Pasajeros 2016	Pasajeros 2015	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2016	2015
España	67.976.343	62.501.684	8,8%	5.474.659	29,5%	30,1%
Reino Unido	41.700.473	36.030.037	15,7%	5.670.436	18,1%	17,4%
Alemania	27.728.750	25.195.312	10,1%	2.533.438	12,0%	12,1%
Italia	13.032.089	11.871.529	9,8%	1.160.560	5,7%	5,7%
Francia	11.802.321	11.088.353	6,4%	713.968	5,1%	5,3%
Holanda	7.588.040	6.351.054	19,5%	1.236.986	3,3%	3,1%
Suiza	6.127.255	5.508.689	11,2%	618.566	2,7%	2,7%
Belgica	5.672.226	5.477.091	3,6%	195.135	2,5%	2,6%
Irlanda	3.947.665	3.442.969	14,7%	504.696	1,7%	1,7%
Portugal	3.612.145	3.231.641	11,8%	380.504	1,6%	1,6%
Suecia	3.452.868	3.085.441	11,9%	367.427	1,5%	1,5%
Estados Unidos	3.296.634	3.044.580	8,3%	252.054	1,4%	1,5%
Dinamarca	3.114.005	2.526.380	23,3%	587.625	1,4%	1,2%
Noruega	3.012.436	2.826.952	6,6%	185.484	1,3%	1,4%
Polonia	2.125.081	1.692.005	25,6%	433.076	0,9%	0,8%
Total Top 15	204.188.331	183.873.717	11,0%	20.314.614	88,7%	88,6%
Resto de países	26.041.192	23.547.329	10,6%	2.493.863	11,3%	11,4%
Total Pasajeros	230.229.523	207.421.046	11,0%	22.808.477	100,0%	100,0%

Tabla 3. Distribución del tráfico aéreo por países

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros por tipo de compañía aérea, un 51,6% son compañías de bajo coste (50,4% en 2015) y el restante 48,4% corresponde a compañías tradicionales (49,6% en 2015), confirmando la distribución mostrada a finales de 2015. Las principales aerolíneas clientes de Aena son por un lado el Grupo IAG (Iberia, Vueling, Iberia Express, British Airways y Air Lingus) con una cuota del 26,2% del total de tráfico de pasajeros en 2016 (26,5% en 2015) y, por otro, Ryanair con una cuota del 17,3% (17,0% en 2015).

Compañía	Pasajeros 2016	Pasajeros 2015	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	2016	2015
Ryanair	39.855.897	35.159.572	13,4%	4.696.325	17,3%	17,0%
Vueling	32.236.952	29.574.360	9,0%	2.662.592	14,0%	14,3%
Iberia	16.591.832	15.035.922	10,3%	1.555.910	7,2%	7,2%
Air Europa	16.184.934	15.586.523	3,8%	598.411	7,0%	7,5%
Easyjet	12.113.790	11.023.760	9,9%	1.090.030	5,3%	5,3%
Norwegian Air	7.750.426	5.330.759	45,4%	2.419.667	3,4%	2,6%
Iberia Express	7.640.725	6.826.269	11,9%	814.456	3,3%	3,3%
Air Berlin	7.567.337	8.817.535	-14,2%	-1.250.198	3,3%	4,3%
Air Nostrum	7.539.913	7.167.546	5,2%	372.367	3,3%	3,5%
Thomson Airways	4.973.151	4.297.605	15,7%	675.546	2,2%	2,1%
Total Pasajeros	230.229.523	207.421.046	11,0%	22.808.477	100%	100%
Total Pasajeros Bajo Coste*	118.791.517	104.585.708	13,6%	14.205.809	51,6%	50,4%

* Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares. A partir de enero 2016 se incorporan como pasajeros de bajo coste los códigos IBK con el que opera Norwegian, y EWG con el que opera Eurowings (antes Germanwings).

Tabla 4. Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

2.4. Actividad comercial

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

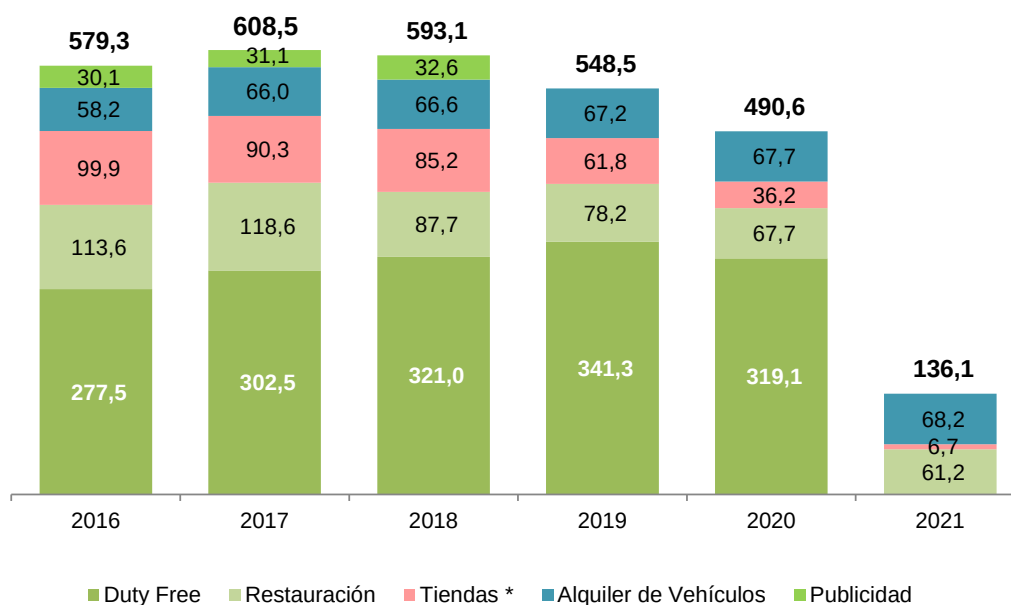


Figura 4. Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) por líneas de negocio

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

El comportamiento favorable del tráfico también ha contribuido a impulsar los ingresos comerciales, si bien el ratio de ingresos comerciales por pasajero se mantiene en 4,1 €, cifra idéntica al año anterior. En el apartado "3.1.2 Actividad comercial", del presente informe se realiza un análisis más detallado de cada una de las líneas de negocio de la actividad comercial.

3. Áreas de negocio

A continuación, se muestran los principales resultados de Aena correspondiente a 31 de diciembre de 2016 desglosados por segmentos: el segmento aeropuertos representa el 98,2% del total del EBITDA (la actividad aeronáutica representa el 63,0% y la actividad comercial contribuye con un 35,1%), y el segmento de servicios inmobiliarios aporta un 1,7%.

3.1. Segmento aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

En aplicación de la Ley 48/2015 de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, las tarifas aeroportuarias disminuyeron un 1,9% desde marzo de 2016. A continuación, se resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica:

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	2.502.081	2.332.976	169.105	7,2%
Prestaciones Patrimoniales ⁽¹⁾	2.426.613	2.264.966	161.647	7,1%
Pasajeros	1.079.620	1.017.609	62.011	6,1%
Aterrizajes	681.395	632.790	48.605	7,7%
Seguridad	396.205	363.539	32.666	9,0%
Pasarelas Telescópicas	109.054	104.228	4.826	4,6%
Handling	85.960	80.276	5.684	7,1%
Estacionamientos	32.821	28.617	4.204	14,7%
Carburante	31.885	29.092	2.793	9,6%
Catering	9.673	8.815	858	9,7%
Incentivos (Aterrizajes, Pasajeros y Seguridad)	-67.701	-44.270	-23.431	52,9%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽²⁾	75.468	68.010	7.458	11,0%
Otros ingresos de explotación	50.937	54.602	-3.665	-6,7%
Total Ingresos	2.553.018	2.387.578	165.440	6,9%
Total gastos (incluye amortización)	-1.817.009	-1.767.928	-49.081	2,8%
EBITDA ⁽³⁾	1.402.928	1.293.426	109.502	8,5%
EBITDA ajustado ⁽⁴⁾	1.407.776	1.277.251	130.525	10,2%

⁽¹⁾ El total no incluye los incentivos (Aterrizajes, Pasajeros y Seguridad)

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

⁽³⁾ Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

⁽⁴⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 6. Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

Los Ingresos totales de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.553,0 millones de euros (6,9% respecto a 2015), debido a la positiva evolución del tráfico (11,0% de incremento en el tráfico de pasajeros y 7,5% de incremento en el número de aeronaves) que se ha visto parcialmente compensada por la reducción de las tarifas aeroportuarias desde el 1 de marzo de 2016 (41,6 millones de menor ingreso), los incentivos de tarifa por la apertura de nuevas rutas y por el

incremento de la bonificación por pasajero en conexión, que ha pasado del 35% en 2015 al 40% en 2016, y ha supuesto 70,4 millones de euros en 2016 frente a 59,0 millones de euros en 2015.

Aena continúa aplicando incentivos comerciales para el incremento del tráfico aéreo, tanto en rutas existentes como en nuevas rutas, ascendiendo el importe contabilizado durante 2016 a 67,7 millones de euros (neto de la

regularización de 4,5 millones de euros de provisiones de años anteriores), frente a 44,3 millones de euros en 2015 (neto de la regularización de 5,5 millones de euros de provisiones de años anteriores).

En lo que respecta a los gastos de la actividad aeronáutica, éstos han ascendido a 1.817,0 millones de euros, un 2,8% superiores a los registrados en 2015. Este incremento se debe a actuaciones

asociadas al mantenimiento y al incremento de actividad, así como a la revisión salarial realizada en 2016. Para un mayor detalle de los gastos de explotación ver apartado 4. Cuenta de Resultados.

Los anteriores efectos han permitido mejorar el EBITDA en un 8,5% (1.402,9 millones de euros).

El año 2016 se ha caracterizado por un importante incremento del número de pasajeros y aeronaves que han utilizado la red de los aeropuertos nacionales. Este incremento de tráfico, especialmente en los períodos punta (verano, Semana Santa y Navidad), ha obligado a adaptar los servicios aeroportuarios a las necesidades de los usuarios, reforzando los principales servicios como parte del Plan Estival.

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

A continuación, se resumen las actuaciones más significativas que se han llevado a cabo en los aeropuertos durante el año 2016 relacionadas con la actividad aeronáutica:

Pasajeros

Los ingresos por tasas de los pasajeros han crecido en línea con el incremento de tráfico experimentado en los aeropuertos de la red de Aena, S.A. en España.

Este significativo incremento de actividad ha sido gestionado de forma eficiente y con altos niveles de calidad de servicio.

El número de asistencias a pasajeros con movilidad reducida (PMR) ha crecido un 13,8% con respecto al mismo período del año anterior. A pesar de este elevado aumento de la actividad, este servicio ha mantenido los altos niveles de valoración por parte de los usuarios obtenidos los años anteriores.

Con el objeto de mejorar la percepción del pasajero en su experiencia en el aeropuerto, de forma continua, se llevan a cabo actuaciones en el edificio terminal y accesos.

Se destacan por servicios:

Información al pasajero

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

Instalación de nuevos puntos de información al pasajero (SIPA) que permitirán orientar mejor a los pasajeros, renovación de equipamiento obsoleto, instalación de planimetrías iluminadas en los terminales, servicio de información con chaquetas verdes itinerantes atendiendo al pasajero y acciones formativas para la mejora de la atención telefónica en el aeropuerto AS Madrid Barajas.



Imagen 9. Terminal del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Mejora de la señalización en todas las terminales del aeropuerto AS Madrid Barajas, renovación de la señalización en T2 del aeropuerto de Barcelona, nueva señalética en exteriores y puntos de decisión del pasajero en el aeropuerto de Palma de Mallorca y renovación de la señalización en filtro de seguridad y sala de llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria.



Imagen 10. Mejora de la señalética. Aeropuerto Palma de Mallorca

Limpieza

Actuaciones enfocadas a mejorar la sensación percibida por los usuarios: remodelación de aseos, tratamientos superficiales de suelos, limpiezas de fachadas, dispositivos de medición de percepción de la calidad a la salida de los aseos, etc.

Se destaca la renovación y modernización de aseos en los aeropuertos de AS Madrid/Barajas (9 núcleos en T1 y 7

núcleos en T2), Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Bilbao, Tenerife Norte y en, prácticamente todos los aeropuertos de Grupo II.



Imagen 11. Renovación y modernización de aseos. Aeropuerto de Bilbao

Confort

Actuaciones encaminadas a garantizar una buena sensación de confort del pasajero a lo largo de su estancia en el aeropuerto, con especial atención en las zonas de espera. Se incluyen aquí desde actuaciones en iluminación, climatización, instalaciones electromecánicas, hasta bancadas, parques infantiles y estaciones de trabajo. Se destacan:

Mejora de la climatización en los terminales de los aeropuertos de Málaga, Gran Canaria, Girona y Zaragoza con la instalación de ventiladores HVLS, y actuaciones varias en climatización en los aeropuertos de Barcelona, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife Norte y Almería. Nueva impermeabilización del edificio terminal y módulos, renovación de falsos techos, sustitución de varios equipos de climatización y bombas de calor, láminas de protección solar en salidas y facturación e instalación de displays de temperatura y sondas de temperatura y humedad, todo ello en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Nuevo ascensor de alta capacidad e instalación de un pasillo rodante de más de 40 metros de longitud que facilita el tránsito de pasajeros insulares y nacionales entre el filtro de seguridad y sus respectivas zonas de embarque en el aeropuerto de Gran Canaria. Modernización de dos de los ascensores de mayor uso del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Adecuación de pavimentos en zona pública de la Terminal B de Barcelona. Sustitución y pulido de losas de mármol en zonas de tránsito de pasajeros e instalación de luminarias led en el vestíbulo de facturación en el aeropuerto de Fuerteventura. Mejora de la iluminación en varias áreas del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Despliegue de sensores de control de afluencia por las terminales del aeropuerto de Madrid/Barajas que permite

desencadenar acciones cuando se detecta un número determinado de pasos.

Estaciones de trabajo con enchufes en los aeropuertos de Bilbao y Santiago, mejora de la decoración, bancadas y zona de carga en el aeropuerto de Sevilla e instalación de cubo iluminado con enchufes y tomas USB para recarga de dispositivos en el aeropuerto de Girona.



Imagen 12. Mejora de bancadas. Aeropuerto de Sevilla

Para los pasajeros con movilidad reducida (PMR): puesta en marcha de un vehículo eléctrico para la prestación del servicio en el aeropuerto AS Madrid Barajas, mejora de la señalización y decoración de los puntos de espera PMR con bancadas adaptadas en el aeropuerto de Ibiza, incorporación de asientos reservados en puntos de encuentro de PMR y zonas frecuentadas en el aeropuerto de Valencia, bancadas y señalización para puntos de espera PMR en el aeropuerto de Lanzarote, etc.

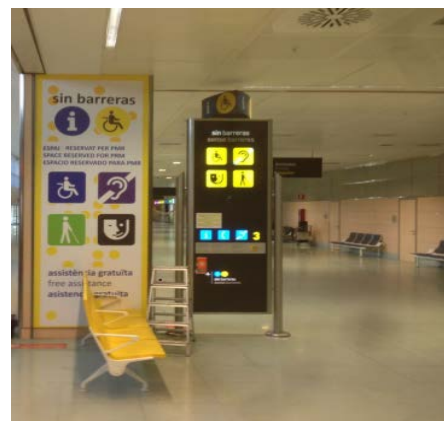


Imagen 13. Aeropuerto de Ibiza

Para los pasajeros que viajan con niños y bebés: equipamiento de carritos portaequipajes con sillas para bebés y salas de lactancia en el aeropuerto de Bilbao, mejora de los cuartos cambia-pañales en el aeropuerto de Alicante, nuevas áreas de juegos en módulo C, facturación y llegadas en el aeropuerto de Palma de Mallorca, junto al área de restauración en el aeropuerto de FGL Granada-

Jaén y en el pasillo de pre-embarque del aeropuerto de Sevilla junto con proyector y suelo interactivo.



Imagen 14. Zona infantil. Aeropuerto de Alicante-Elche

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

Adecuación de la sala de recogida de equipajes en Terminal 2C del aeropuerto de Barcelona.

Nuevos hipódromos de recogida de equipajes en planta 0 del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Colocación de bancadas entre las cintas de recogida con el fin de aumentar el confort de los pasajeros, aumento de puntos dispensadores de carritos y nuevas zonas infantiles en el aeropuerto de Alicante.

Modificación de la información en los monitores para incluir la compañía handling que atiende el vuelo para que el pasajero sepa a quién dirigirse en caso de incidencia, refuerzo de la información para localización de equipaje extraviado y de la ubicación de otros medios de transporte con los

que conectar en la salida en el aeropuerto de Valencia.

Servicio para la supervisión y seguimiento del proceso de entrega de equipajes, con el fin de optimizar la asignación de medios (cintas de entrega) y minimizar las incidencias relacionadas con los mismos, coordinando entre CGA y patio de carrillos cualquier desviación producida tanto en la asignación de cintas como en la propia instalación (incidencia mecánica) para su rápida resolución en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

En los accesos: remodelación de viales de llegadas en T2 en el aeropuerto de Madrid/Barajas, reconfiguración de la parada de taxis con carga en batería para mejorar la capacidad, mejora de la señalización del aparcamiento público, señalización específica para línea de autobús público regular y puesta en marcha del servicio de gestión de transporte para los pasajeros de llegadas, todo ello en el aeropuerto de Ibiza. Nueva marquesina peatonal en el aeropuerto de Bilbao. Nuevo aparcamiento para espera de los autocares de empresas privadas en el aeropuerto de Palma de Mallorca.



Imagen 15. Viales acceso. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Aterrizajes

Los ingresos por aterrizaje y servicio de tránsito aéreo se han incrementado por el aumento de las operaciones de aeronaves. Aena se encuentra inmersa en un proceso de certificación de aeródromos conforme a la normativa europea, que exige un gran esfuerzo de adaptación de las infraestructuras. Durante estos doce meses, los aeropuertos certificados han gestionado el 81% de los pasajeros.

Con el objeto de prestar el mejor servicio a las compañías en su

actividad en el aeropuerto, se llevan a cabo regularmente actuaciones en el campo de vuelos y plataforma. En 2016 destacan:

Adecuación de pavimentos en campo de vuelos: renovación de pavimento en calles de rodaje de AS Madrid Barajas, regeneración de la capa de rodadura y adecuación de pendientes en pista sur en el aeropuerto de Palma de Mallorca, refuerzo de firme en pista 03L/21R y en calles asociadas de Gran Canaria, regeneración de pavimento en

calle de salida rápida de Lanzarote, repintados de señalización del campo de vuelos en Bilbao, regeneración de la pista del aeropuerto de Ibiza, recricado de pista de vuelo y otras actuaciones en campo de vuelos en el aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos y mejoras en pista en El Hierro.



Imagen 16. Reparación pavimento calles de rodaje. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Adaptación de márgenes y franjas de pista de aterrizaje y calle de rodaje paralela a requerimientos de seguridad operacional en el aeropuerto de Ibiza.

Adquisición de nuevos vehículos de plataforma en los aeropuertos de Gran Canaria y Fuerteventura e instalación de marquesinas en accesos de vehículos a plataforma en el aeropuerto de Barcelona.

Actuaciones de señalización horizontal y vertical en campo de vuelos del aeropuerto de Málaga.

Acondicionamiento de sendas peatonales de embarque a pie en la plataforma con repintado de sendas, colocación de bolardos y cadenas en los aeropuertos de Alicante y Reus y ampliación de la marquesina en plataforma para cubrir totalmente la senda peatonal en el aeropuerto de Granada-Jaén.



Imagen 17. Adecuación senda peatonal. Aeropuerto Alicante-Elche

Radioayudas: renovación del ILS 03L de Gran Canaria, traslado de la senda de planeo pista 03 de Lanzarote e instalación de nuevo equipo ILS Cat I en el aeropuerto de Santander.

Servicio meteorológico: instalación de nuevas estaciones

meteorológicas próximas a cabeceras 06 y 24 en el aeropuerto de Ibiza.

Añadido a esto, desde el punto de vista de la seguridad operacional, se destacan las siguientes actuaciones:

Con el fin de reducir la antigüedad media de la flota de autoextintores de la Red, y enmarcado dentro del Plan de renovación de autoextintores 6x6 de 10.000 l, en 2016 se ha realizado el suministro de 10 de estos vehículos para los aeropuertos de Madrid-Barajas (7), Palma de Mallorca (1) y Santander (2). Destacan por la potencia de sus motores, su poder de aceleración y su capacidad de extinción. Se mejorarán los tiempos y capacidades de respuesta ante emergencias aeronáuticas.

Dotación de nuevas plataformas de recuperación de aeronaves en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Relacionado con el control del tránsito de aeronaves:

El aeropuerto de Alicante se ha certificado como Advance ATC Tower, integrándose así en la red europea de gestión de tráfico aéreo, lo que le permitirá aumentar la puntualidad de los vuelos.

Implantación del procedimiento de regulaciones selectivas CherryPicking para facilitar la gestión de la capacidad ATC en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Acuerdo local de regulaciones entre el ACC de Palma de Mallorca y el aeropuerto de Ibiza, con el objetivo de reducir los retrasos en las compañías aéreas producidos por las regulaciones de tráfico aéreo.

Se ha llevado a cabo la ampliación del horario operativo de los aeropuertos de Burgos (en un 65%) y Logroño (en un 75%) con

la modalidad de uso restringido que incrementa el servicio a los usuarios.

Seguridad

La tasa de seguridad abonada por los pasajeros ha crecido gracias al incremento de pasajeros experimentado. Este aumento de la actividad en los aeropuertos se ha gestionado de forma eficiente sin que se hayan visto afectados los tiempos de espera en los controles de seguridad.

En lo referente a seguridad, con el objeto de mejorar la sensación del pasajero en su experiencia en el aeropuerto, de forma continua, se llevan a cabo actuaciones que optimicen los procesos de seguridad. Entre ellas, en 2016 se ha realizado el despliegue de sistemas de medición de tiempo de espera en los controles de seguridad en aeropuertos con un volumen anual de pasajeros superior a 2 millones: Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Lanzarote, Fuerteventura, Valencia, Bilbao, Sevilla, Tenerife Norte, Menorca, Girona y Santiago. Dichos sistemas se basan en análisis de imágenes a través de sensores de cobertura cenital que permiten la medición exacta (sin estimación) del tiempo de proceso mediante el seguimiento del 100% de los pasajeros sin pérdida de trazabilidad.



Imagen 18. Control de seguridad. Aeropuerto Alicante-Elche

Otras actuaciones a destacar relacionadas con seguridad en 2016 son:

Remodelación de instalaciones, nuevo control de pasaportes y nuevo control de seguridad para conexiones no Schengen y mejora de conexiones urgentes en el control T4. Nuevo mobiliario en controles. Instalación de carenado en las líneas de rodillos para evitar atrapamientos de niños. Se ha realizado un proyecto piloto de instalación de hilo musical en el control de seguridad T2 centro para amenizar el paso de pasajeros por el control. Instalación de televisiones en control de pasaportes para amenizar las esperas. Todo ello, en el aeropuerto AS Madrid Barajas.



Imagen 19. Control T4 conexiones. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Ampliación y mejora de los filtros de seguridad en los aeropuertos de Palma de Mallorca, A Coruña y Asturias.

Puesta en marcha de la obra de la ampliación de los filtros de seguridad de la T3 con cuatro filtros dobles y adecuación de los controles de seguridad de T2 para adaptarlo a la demanda con el fin de reducir los tiempos de paso en el aeropuerto de Málaga.

Adecuación de zona de colas de seguridad en los aeropuertos de Fuerteventura y Tenerife Sur.



Imagen 20. Adecuación zona de colas. Aeropuerto de Fuerteventura

Apertura de filtro exclusivo para la mejora del flujo de familias y PMRs y nuevo puesto para controlar el acceso a la zona controlada de recogida de equipajes y vigilar la zona pública de llegadas en el aeropuerto de Ibiza.

Asistente virtual en filtros de seguridad en el aeropuerto de Melilla.

Remodelación de los filtros de seguridad para darle mayor amplitud en el aeropuerto de San Sebastián.

Pasarelas

Los ingresos de las pasarelas han crecido principalmente debido al aumento de las operaciones de aeronaves. Las actuaciones a destacar en 2016 relacionadas con el servicio de pasarelas son las siguientes:

Remodelación de pasarelas de embarque de la Terminal 2 del aeropuerto de Barcelona.

Instalación de 7 pasarelas de embarque y equipos de servicios asociado en la terminal 2 en el aeropuerto de Málaga.



Imagen 21. Nuevas pasarelas. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

Instalación de pavimento de vidrio laminado de seguridad en pasarelas de la terminal T4 y T4S en el aeropuerto AS Madrid Barajas.

Acondicionamiento y renovación de estructuras y equipamiento de pasarelas de embarque en el aeropuerto de Tenerife Sur y ajuste en tiempo real de la temperatura de consigna del sistema de climatización de las pasarelas de Fuerteventura.

Renovación de los equipos de climatización de las pasarelas, equipamiento de toboganes en pasarelas para equipaje de mano que finalmente viaja en bodega y renovación de los teléfonos en los fingers, todo ello en el aeropuerto de Bilbao.

Instalación de 6 toboganes en pasarelas de embarque en el aeropuerto de Lanzarote.

Instalación de un sistema para mejorar la coordinación entre el agente handling y el prestador del servicio de pasarelas para la maniobra de desconexión de la pasarela en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Handling

El servicio de handling se ha realizado con los nuevos agentes tras la renovación progresiva de licencias culminada a finales de 2015. A pesar de la complejidad de este cambio de operadores de handling, se ha desarrollado satisfactoriamente gracias al esfuerzo de los trabajadores y sin que se haya

producido incidencias en la operatividad de los aeropuertos.



Imagen 22. Aeronave asistida por los agentes handling. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

En cuanto a actuaciones a destacar en handling durante 2016:

Actualmente en construcción el nuevo patio de carrillos en llegadas internacionales en el aeropuerto de Gran Canaria con tres hipódromos, que recortará los tiempos de entrega de maletas por renovación de los mismos, y eliminación de recorridos innecesarios.



Imagen 23. Cintas del nuevo patio de carrillos. Aeropuerto de Gran Canaria

Dotación de 5 nuevas oficinas para compañías handling, una de ellas destinada a la guardia civil, entre mostradores de facturación y filtro de pasajeros en el aeropuerto de Tenerife Norte.

Nuevas botoneras táctiles en las cintas de entrega de equipajes del patio de carrillos para la medición de los tiempos de espera de maletas en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Mejora de la señalización de las vías de servicio del área de maniobras, instalación de papeleras para recogida de objetos extraños que pueden dañar las aeronaves en numerosos puntos de la plataforma para minimizar el riesgo de accidentes/incidentes en el aeropuerto de Málaga. Además, ampliación de plazas para la carga y estacionamiento para los equipos eléctricos que utilizan las empresas de servicios y handling del aeropuerto y construcción de nueva plataforma con instalaciones de recarga de vehículos eléctricos en el aeropuerto de Asturias.

Con relación al proceso de facturación, instalación de 28 mostradores de facturación junto con sus instalaciones asociadas en el aeropuerto de Barcelona y mejora de los mostradores en el aeropuerto de Bilbao. Mejoras en la línea de mostradores de facturación en Terminal 1 (falso techo e iluminación) y despliegue de nuevos kioscos de auto-facturación para varias compañías en el aeropuerto de Madrid-Barajas.



Imagen 24. Auto-facturación. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Estacionamientos

Los estacionamientos de aeronaves han crecido debido al aumento de las operaciones viéndose favorecidas por el incremento generalizado del tiempo medio de estancia.

Entre las actuaciones a destacar en 2016:

Rediseño de puestos de estacionamiento en T1 y T2 del

aeropuerto A.S. Madrid-Barajas con la creación de 3 nuevos estacionamientos para aeronaves tipo E.

Actuaciones de mejora en plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Gran Canaria.

Adecuación de la señalización en plataforma, nuevo diseño y señalización de la rampa 7, actuaciones de señalización horizontal en rampas 3, 4 y 9, nuevos letreros normativos y nuevas necesidades de iluminación de plataformas, todo en el aeropuerto de Málaga.



Imagen 25. Señalización plataforma. Aeropuerto Málaga-Costa del Sol

Actuaciones en plataforma y canalizaciones para poner en marcha un estacionamiento en plataforma para el lavado de aeronaves en el aeropuerto de Valencia.

Carburante

En el año 2016 el suministro de combustible JET A1 para la aviación comercial ha crecido casi un 12% sin embargo, el combustible AVGAS para la aviación general se mantiene en línea con el consumo del ejercicio anterior.

Como actuaciones destacadas, puesta en marcha del proceso de renovación de las licencias de handling de combustible con la fase I que engloba a los 21 aeropuertos de la red con menor tráfico para un periodo de duración de siete años. La segunda fase se licitará en 2017. El aumento de la competencia, la mejora de la calidad del servicio y la limitación de precios son puntos clave del nuevo concurso.

Por otro lado, se ha ampliado la plataforma de repostaje de aeronaves en el aeropuerto de Huesca y se ha puesto en servicio la instalación de combustible en el helipuerto de Ceuta.

Otros servicios

En general, todos los servicios se ven afectados por el incremento de tráfico experimentado, siendo destacable, el incremento de los ingresos por mostradores de facturación debido a una mayor utilización de los mostradores por horas por parte de los nuevos agentes de handling.

Destacar la construcción del nuevo terminal de carga para dos operadores y construcción de un puesto de inspección fronterizo en el aeropuerto de Tenerife Norte.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial. En este sentido, conviene destacar que en 2016 dentro de esta actividad se incluye los aparcamientos, por lo que las cifras de 2015 se han adaptado a este criterio para obtener una base comparable:

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	939.787	850.676	89.111	10,5%
Otros ingresos de explotación	8.984	10.346	-1.362	-13,2%
Total Ingresos	948.771	861.022	87.749	10,2%
Total gastos (incluye amortización)	-261.164	-257.132	-4.032	1,6%
EBITDA ⁽¹⁾	782.648	700.100	82.548	11,8%
EBITDA ajustado ⁽²⁾	784.092	698.976	85.116	12,2%

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

⁽²⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 7. Cifras más significativas de la actividad comercial

En 2016, los Ingresos totales de la actividad comercial aumentaron +10,2% respecto a 2015, hasta los 948,7 millones de euros. Los Ingresos ordinarios alcanzaron la cifra de 939,8 millones de euros habiéndose incrementado un 10,5% respecto al año 2015 (89,1 millones de euros).

La mayor contribución a este incremento proviene del aumento del tráfico de pasajeros, del crecimiento en ventas de los operadores

comerciales, de las mejores condiciones contractuales, y del efecto de la evolución de las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) reconocidas en los contratos comerciales. En el caso específico de aparcamientos, su crecimiento del 9,7% (hasta 121,6 millones de euros está ligado al aumento del tráfico doméstico (+8,8% en pasajeros) y a las estrategias de precio y acciones de marketing y fidelización implantadas.

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

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

Servicios Comerciales (Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación	Renta Mínima Garantizada	
					2016	2015
Tiendas libres de impuestos	285.153	250.968	34.185	13,6%		
Restauración	154.493	132.086	22.407	17,0%		
Aparcamientos	121.554	110.767	10.787	9,7%		
Alquiler de vehículos	114.466	104.526	9.940	9,5%		
Tiendas	89.660	82.353	7.307	8,9%		
Publicidad	30.290	28.564	1.726	6,0%		
Arrendamientos	25.005	26.490	-1.485	-5,6%		
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	119.166	114.922	4.244	3,7%		
Ingresos ordinarios comerciales	939.787	850.676	89.111	10,5%	69.092	61.590

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

Tabla 8. Análisis de las líneas de negocio comercial

En 2016, el importe registrado en ingresos por rentas mínimas garantizadas se mantiene en el 11,5% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas cláusulas (11,5% en 2015).

El total de gastos (incluyendo amortización) crecen un 1,6%, dando lugar a un EBITDA de 782,6 millones de euros, un 11,8 % superior al del año 2015.

Estas cifras han sido posibles gracias a la continuación del impulso dado a los ingresos comerciales a través de diferentes acciones, destacando, por línea de negocio:

Tiendas Libres de Impuestos

Aena, en la actualidad, tiene firmado tres contratos con la empresa Dufry, distribuido en tres lotes, que gestiona con el nombre comercial de WorldDuty Free, tiendas genéricas libres de impuestos en 26 de los aeropuertos de Aena: A Coruña, Adolfo Suárez Madrid – Barajas, Alicante – Elche, Almería, Asturias, Barcelona – El Prat, Bilbao, FGL Granada-Jaén, Fuerteventura, Girona

- Costa Brava, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Málaga – Costa del Sol, Menorca, Murcia – San Javier, Palma de Mallorca, Reus, Seve Ballesteros – Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia.

Los ingresos derivados de esta línea de negocios han crecido, en 2016, un 13,6% con respecto a 2015 (un 28,4% de los ingresos de la actividad comercial de Aena), generado a través de 86 puntos de venta (76 Locales y 10 Buy-Byes), con una superficie total aproximada de 45.000 m2.

Durante 2016 han destacado como principales actuaciones:

El reposicionamiento en precio en Madrid y Barcelona en las categorías de 400 referencias de perfumería y cosmética y 70 referencias en bebidas alcohólicas, con descuentos de hasta un 20% frente a los establecimientos espejo.

Incremento de la actividad promocional: campañas de comunicación de ventaja en precios y campañas

promocionales: descuento del 20% en la segunda compra, vales de descuentos directos, campañas estacionales (Summerdrinks, whisky festival).

Lanzamientos exclusivos (formatos TravelRetail), colonia de Cristiano Ronaldo en AS Madrid-Barajas.

Animación en el punto de venta y degustaciones.

Lanzamiento del servicio Reserve &Collect: reserva on-line y recoge en tienda.

Lanzamiento del programa de fidelización RED, con la esponsorización del Open de Madrid.

Dentro de la incorporación progresiva de las multitiendas Canarias al contrato, cabe señalar la incorporación de la nueva tienda libre de impuestos del Aeropuerto de Fuerteventura en el mes de agosto. Esto ha supuesto el rediseño de la tienda que se convierte en WalkThrough o Tienda Pasante y el incremento por actualización de sus rentas variables.



Imagen 26. Aeropuerto de Fuerteventura

Restauración

Tras un intenso trabajo de renovación en los últimos años, la mayor parte de nuestros aeropuertos cuenta ya con una variada oferta de restauración capaz de satisfacer a distintos tipos de demanda. Podemos atender aquellos pasajeros que disponen de poco tiempo y quieren productos estándar y servicios muy rápidos, a través de los fastfood en todas sus gamas: hamburguesas, bocadillos, sándwiches..., hasta aquellos viajeros que disponen de más tiempo y quieren disfrutar de nuevas experiencias a través de “la cocina de autor”.

Contamos con las mejores marcas de restauración nacional e internacional, que son referentes para nuestros clientes. Entre las marcas que tenemos en la actualidad se encuentran McDonald's y Burger King, Mas que Menos, Costa Coffee, Starbucks, CoffeeRepublic, Lavazza, Paul, Rodilla ... y para los pasajeros que tengan un poco más de tiempo y quieran disfrutar de la “cocina de autor”, contamos con 4 restaurantes de chefs con estrellas Michelin: en Adolfo Suárez Madrid-Barajas: “Kireiby Kabuki” con Ricardo Sanz (en T1 y en T4) y “Gastrohub” (en T4) con Paco Roncero; en Barcelona-El Prat: “Porta Gaig” y “GastroBar” by Carles Gaig y, en Málaga-Costa del Sol: “Delibar” con Dani García.

En 2016, la línea de negocio de restauración, con más de 320 puntos de venta, ha tenido un excelente

comportamiento, con unos ingresos que han ascendido a 154,5 M€, lo que supone un crecimiento del 17% respecto a 2015.

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

Destacan, en este ejercicio, las siguientes actuaciones:

El inicio de actividad de la nueva oferta de restauración en los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián (5 puntos en Bilbao y 1 en San Sebastián), con aperturas ya de nuevas marcas como Burger King, Santa Gloria o la local Arrese, con una mejora de la calidad y la presencia de marcas nacionales, internacionales y de un chef local de reconocido prestigio como es Ricardo Pérez.

La nueva oferta del aeropuerto de Menorca (7 locales) con la presencia de nuevas marcas con implantación como Ribs, CoffeeRepublic, Café Pans, Gambrinus, Paulaner, etc.



Imagen 27. Restauración en el aeropuerto de Menorca

La licitación y adjudicación de la mayor parte de la oferta de restauración de los Aeropuertos de Fuerteventura (6 puntos de

venta) e Ibiza (9 puntos de venta), que supondrá una renovación total de la oferta de restauración de estos aeropuertos, ganando en presencia de marcas nacionales e internacionales y de la calidad ofertada. El inicio de actividad de los nuevos locales en estos aeropuertos se realizará ya en 2017.

Asimismo, durante este año Aena ha trabajado intensamente con los operadores que gestionan los establecimientos para mejorar la calidad de sus puntos y ampliar sus ofertas con alimentos adaptados a las distintas necesidades especiales, incorporar conceptos de tendencia más saludables, crear ambientes más cómodos y relajados, dar un mejor servicio al cliente...y en general crear una buena experiencia gastronómica.

Aparcamientos

Los aparcamientos de los aeropuertos son gestionados en propio por Aena, lo que garantiza el control de todos los procesos de la unidad de negocio. Se planifican las nuevas infraestructuras, se realizan los “business case” de todas las nuevas instalaciones, así como las aplicaciones de las actuales y se realiza la puesta en producción y paso a operativas.

La red de aparcamientos de Aena consta de más de 100 aparcamientos y 113.000 plazas en 32 aeropuertos.

Para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones y del servicio de atención al cliente se dispone de productos de toda la tipología de servicios de aparcamientos, como son Bajo Coste/Larga Estancia, General, Preferente, Exprés, Servicio VIP con recogida y entrega con conductor, así como servicios adicionales como lavado del vehículo. Con esta gama de servicios se estructuran distintos productos de aparcamientos por duraciones, que persiguen satisfacer las necesidades de todas las tipologías de clientes de Aena, desde el pasajero vacacional, tanto de fin de semana, puentes o larga duración, así como pasajeros de negocios, nacionales de ida y vuelta en el día o al día siguiente, como largo radio.

Además de la parte operativa, Aena gestiona activamente la política de precios de los estacionamientos, realizando cambios de precios de manera frecuente para conseguir aumentar la cuota de mercado.

Aena dispone de una plataforma web de reservas, que permite hacer reservas on-line, y desde la APP de Aena, así como desde los distintos canales de distribución que se han desplegado en los últimos años, con hasta 3 horas de antelación en toda la red de aparcamientos, y que en 2016 gestionó más de un millón de reservas en toda la red de aeropuertos.

A través de esta plataforma de reservas, el cliente puede reservar por adelantado su plaza de aparcamiento a precios promocionados, en algunos casos pagarlos, y en el momento de acceso al aparcamiento se detecta al cliente por lectura de la matrícula y se le asocia su reserva a su ticket.

En los últimos años se han realizado grandes esfuerzos para mejorar el servicio prestado a los clientes a través de la tecnología, invirtiendo en equipamiento, en medios de pago y en nuevos desarrollos que mejoran la experiencia del cliente dentro de los aparcamientos.

La facturación por esta actividad ascendió a 121,6 millones en 2016, lo que ha supuesto una mejora del 9,7% con respecto a 2015.

En el segmento de las reservas es donde mayor incremento se observa por segmentos, con un crecimiento de las operaciones del 46%, y del 44% en ingresos. Esta mejora continuada y sostenida del segmento de las reservas se basa, fundamentalmente, en una política dinámica de fijación de precios que permite mantener su competitividad y ser siempre una opción económica para el estacionamiento del vehículo por parte de los pasajeros.

Adicionalmente se han llevado a cabo acciones de marketing y comunicación, mantenidas durante todo el año, en distintos canales y medios, como han sido las distintas campañas de radio, el posicionamiento orgánico SEO (SearchEngineOptimization) y la publicidad SEM (SearchEngine Marketing), con el objetivo de mejorar los resultados y mejorar del posicionamiento en precio de los parking de Aena para nuestros clientes.

Alquiler de vehículos

El negocio de alquiler de vehículos sin conductor dentro de los aeropuertos de Aena, se gestiona en régimen de concesión, siendo explotado por las principales empresas del sector a nivel mundial. Entre los clientes de Aena en este negocio se encuentran AVIS, Europcar, Hertz, Enterprise, Sixt y Goldcar, todas ellas multinacionales presentes en los principales mercados del sector, tanto en Europa como en el resto del mundo. Además, Aena cuenta con potentes empresas nacionales, presentes en mercados turísticos como CICAR, TOP CAR, Autorreisen o RecordGo, además de contar también con presencia de empresas locales en algunos aeropuertos. Con esta estratificación de clientes, Aena puede ofrecer a los pasajeros toda la tipología de productos y servicios



Imagen 28. Aparcamiento. Aeropuerto de Barcelona-El Prat



Imagen 29. Cajeros de pago de aparcamientos. Aeropuerto de Girona-Costa Brava

dentro del negocio de Alquiler de vehículos sin conductor.

En los aeropuertos se puede contratar una amplia gama de servicios de alquiler de vehículos sin conductor: desde productos low cost, hasta gama Premium, a través de con distintas marcas y vehículos para cada segmento.

Para poder prestar este servicio, Aena pone a disposición de las empresas 19.000 plazas de aparcamiento, 256 mostradores de atención a clientes (checking counter) y 500.000 m² de campas para estacionamiento de vehículos, así como instalaciones adicionales, como naves, zonas de mantenimiento, lavaderos, etc.

Dentro de los aeropuertos se firmaron más de 3 millones de contratos de alquiler de vehículos con una facturación superior a los 800 millones de euros.

Los ingresos por esta actividad superan los 114,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,5% con respecto al año anterior.

El crecimiento se debe fundamentalmente a un aumento del volumen de ventas, debido a la evolución positiva del segmento internacional de pasajeros, si bien la fuerte competencia del sector, impacta en el valor unitario de los contratos.

El nuevo contrato de la actividad, adjudicado a 16 empresas del sector para 36 aeropuertos y que pone a disposición más licencias e instalaciones en los aeropuertos de la red, se inició el pasado mes de noviembre de 2016. Asociado a este contrato se pondrán en marcha nuevos sistemas de control y gestión de la actividad.

Como retos en la ejecución del nuevo contrato serán continuar aumentando el número de empresas operando dentro de los aeropuertos, así como aumentar las instalaciones puestas a disposición de las empresas (plazas de aparcamiento, mostradores y superficies de estacionamiento de vehículos).



Imagen 30. Acceso Rent-a-car. Aeropuerto Girona-Costa Brava

Tiendas

En 2016 han estado operativos más de 350 locales destinados a retail, de los que 22 pertenecen a la categoría de lujo, lo que permite disponer de una oferta variada que se adapte a las necesidades de todos nuestros pasajeros. Las grandes marcas de retail están presentes en nuestras terminales. Así, contamos con tiendas del Grupo Inditex, Mango, Desigual, GAP, Superdry y entre las marcas de lujo tenemos a Loewe, CH, Bvlgari, Coach, Weekendby Max Mara, Longchamp, Burberry, Ferragamo, Omega, MontBlanc etc.

Esta oferta convierte a los aeropuertos de nuestra red en importantes centros comerciales, al mismo nivel que los del centro ciudad de las principales ciudades españolas.

Los ingresos de esta línea de negocio en 2016 ascendieron a 89,7 millones de euros, lo que supone un crecimiento de un 8,9% respecto a 2015.

En 2016 se han llevado a cabo, entre otras, las siguientes acciones:

La apertura de la nueva oferta comercial renovada en los

aeropuertos de Alicante-Elche y Gran Canaria. En el Aeropuerto de Alicante-Elche, entre los meses de abril y junio de 2016 se fueron abriendo las nuevas tiendas que se licitaron a finales de 2015 (13 locales). Se han incorporado marcas como WH Smith, Victoria'sSecret o Petra Mora.



Imagen 31. Tiendas. Aeropuerto Alicante-Elche

Asimismo, en el Aeropuerto de Gran Canaria se fue abriendo la nueva oferta comercial licitada también a finales de 2015 (8 locales), que supuso la entrada de nuevas marcas y conceptos como Victoria'sSecret, Bazar Sport o actividades locales como la venta de Aloe Vera y la continuidad de la venta de productos agroalimentarios y delicatessen locales.

La licitación y adjudicación de la oferta de tiendas del módulo C de Palma de Mallorca (9 locales) que supondrán una renovación y mejora en la variedad de oferta disponible en ese modulo. Las nuevas tiendas abrirán sus puertas antes de la temporada alta de 2017.

La licitación y adjudicación de la 1ª Fase de la renovación de la oferta de tiendas de la T123 de AS Madrid Barajas (20 locales) y la licitación de la 2ª fase (10 locales). Las nuevas marcas irán abriendo sus locales a lo largo de 2017 cuando vayan finalizando los contratos de las actuales.



Imagen 32. Zona comercial. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Asimismo, durante 2016, con el fin de mejorar la experiencia del cliente de nuestros aeropuertos, y siguiendo las tendencias implantadas en aeropuertos internacionales, se ha puesto a disposición de los pasajeros de la T4S del Aeropuerto AS Madrid Barajas un servicio de Personal Shopper, con impacto positivo en la percepción por los pasajeros. Está previsto que en 2017 este servicio se amplíe en las terminales T4, T4S y T1 (No Schengen) del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y, a medio plazo, en Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Publicidad

La actividad de publicidad en los aeropuertos, se enmarca dentro de la publicidad de exterior dentro del sector de publicidad, compitiendo con el resto de soportes de exterior como son mobiliario urbano, metro y vallas.

La publicidad se desarrolla en los aeropuertos en modelo de concesión, siendo la empresa concesionaria quien realiza las labores de comercialización de los espacios publicitarios, tanto los predefinidos en soportes digitales y convencionales, más de 900 unidades, así como los soportes temporales para acciones de marketing espectacular.

Los aeropuertos de la red de Aena, con más de 230 millones de pasajeros gestionados en 2016, suponen un soporte ideal para las marcas internacionales, donde darse a conocer, afianzar el posicionamiento de la marca, y sobre todo hacer lanzamientos de

productos, eligiendo soportes espectaculares como pasillos rodantes, grandes zonas de cristalera, lonas en edificios singulares como aparcamientos, o instalaciones dentro del terminal de pasajeros.

Los principales sectores presentes en los aeropuertos en 2016 han sido: automoción, banca, distribución, transporte y telecomunicaciones.

Esta línea de negocio ha crecido en 2016 un 6,0% con respecto a 2015.

En el último trimestre, la empresa concesionaria del contrato de publicidad (en los lotes 1, 2 y 3), JCDecaux, ha llevado a cabo una mejora de los soportes publicitarios, eliminando casi la totalidad de los soportes convencionales por soportes digitales de gran formato, que permitan mejorar la espectacularidad de las campañas.

Como ejemplo de esta renovación destacan los nuevos videowall tipo LED de Adolfo Suárez Madrid-Barajas o Barcelona, así como pantallas en varios aeropuertos.

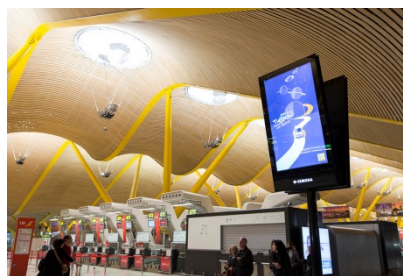


Imagen 33. Soportes publicitarios. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

Resto de ingresos comerciales

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

Salas VIP

Actualmente hay 21 salas Vip en 13 aeropuertos de Aena, todas ellas explotadas en propio por Aena, a excepción de 4 salas de Barcelona, únicas en concesión hasta 2018. Las Salas Vip de Aena han acogido a más de 2 millones de pasajeros durante 2016, pasajeros de clase superior de compañías aéreas y otros pasajeros con privilegios derivados de programas de fidelización, tarjetas de crédito, o que han adquirido directamente los accesos.

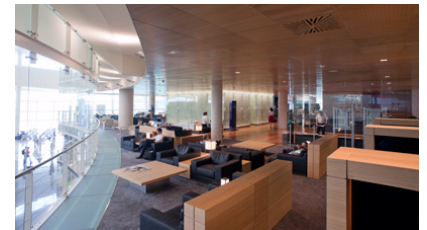


Imagen 34. Sala VIP. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Los esfuerzos de 2016 se han orientado a mejorar las instalaciones y el servicio de las Salas a través de redefinir el acuerdo de nivel de servicio de los contratos de gestión y la realización de obras de infraestructura. Asimismo se han regularizado los principales contratos con empresas colaboradoras y compañías aéreas.

La línea de negocio de salas VIP presenta un comportamiento excelente en 2016 con un 20,5% con respecto a 2015.

Destaca la remodelación de las 5 salas del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la apertura de las Salas VIP de los aeropuertos de Sevilla (abril) y de Ibiza (junio).

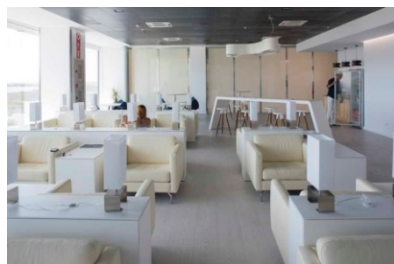


Imagen 35. Sala VIP. Aeropuerto de Ibiza

Asimismo, están en marcha los proyectos de remodelación de las Salas de Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte y Tenerife Sur, así como futuras ampliaciones de las Salas de Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche para asumir los crecimientos de tráfico. Desde este

verano se está promocionando el canal propio de venta de accesos en Sala (Web Pública y App de Aena), así como con nuevos canales tales como GIS (empresa comercializadora de servicios aeroportuarios), Vueling, entre otros.

Otras explotaciones comerciales

Incluye las actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras, servicios de

telecomunicaciones y servicios regulados (farmacias, estancos, loterías,...), ha tenido también una tendencia positiva en 2016, con un incremento de ingresos del 3,2% respecto al año anterior.

Entre los aeropuertos cuyos términos contractuales inciden en este crecimiento están Alicante en el que en este periodo se licitó la actividad de cambio de moneda, con una mejora de ingresos o Málaga en el que se renovó también el cambio de moneda a finales de 2015 con una importante mejora de condiciones económicas.

3.2. Segmento servicios inmobiliarios

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

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	62.204	57.203	5.001	8,7%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	62.204	57.203	5.001	8,7%
Otros ingresos de explotación	2.421	1.418	1.003	70,7%
Total Ingresos	64.625	58.621	6.004	10,2%
Total gastos (incluye amortización)	-44.061	-43.080	-981	2,3%
EBITDA⁽²⁾	36.762	32.265	4.497	13,9%
EBITDA ajustado⁽³⁾	36.908	32.189	4.719	14,7%

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

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

⁽³⁾ Excluye deterioros de inmovilizado.

Tabla 9. Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

El segmento de servicios inmobiliarios corresponde a activos destinados a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos a terceros, fuera del ámbito aeroportuario, como terrenos, almacenes, hangares y naves de carga. En 2016, los Ingresos ordinarios derivados de estas actividades alcanzaron los 62,2 millones de euros, un 8,7% por encima de los obtenidos en 2015, principalmente por el reconocimiento de la reversión de derechos de uso de inmuebles construidos en terrenos afectos a contratos de cesión (3,3 millones de euros). Excluyendo este impacto crecen 1,7 millones de euros (+2,9%) impulsados por nuevos contratos de arrendamiento de hangares.

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

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

Así, para el apoyo de la actividad, los aeropuertos cuentan con edificios de oficinas y almacenes, hangares, naves de carga, superficies de apoyo (pavimentadas y sin pavimentar) y terrenos (urbanizados y sin urbanizar) donde poder construir diversos inmuebles e instalaciones. Dentro de los servicios complementarios se encuentran 17 estaciones de servicio en 13 aeropuertos y terminales FBOs en 4 de los aeropuertos más importantes de la red, donde la aviación ejecutiva es atendida de manera singular.

Hay que destacar, en este ejercicio, la firma de siete nuevos contratos de arrendamiento de hangares (o para su construcción) en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas (1), Sabadell (2), Son Bonet (1), Madrid-Cuatro Vientos (1), Palma de Mallorca (1) y Girona-Costa Brava (1), así como la renovación de tres expedientes de estaciones de servicio en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas (1), Barcelona-El Prat (1) y Tenerife Sur (1).

Así mismo en el mes de septiembre se iniciaron los trabajos relacionados con el análisis de los terrenos libres y desarrollo de los Master Plan de los terrenos comercializables en los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, que finalizarán a lo largo del 2017. El objetivo es analizar y planificar el desarrollo de las aproximadamente 1.000 hectáreas de terrenos libres de uso en estos aeropuertos, de forma coherente e integral, proponiendo los posibles usos comerciales.

En relación al volumen de mercancías transportadas se ha producido un notable crecimiento del 11,2% respecto a 2015.



Imagen 36. Carga aérea. Aeropuerto de Zaragoza

Como muestra de la labor de desarrollo de la actividad, Aena ha recibido un premio de la asociación de couriers y transitarios UNO Logística y un reconocimiento por parte de IATA por la colaboración en el proyecto de Certificación CEIV Pharma.

En lo que a actuaciones de comercialización de espacios destinados a carga aérea, se destaca la adjudicación de 4 derechos de superficie destinados a la construcción de instalaciones para el manejo de la carga aérea de, aproximadamente, 7.000 m² en Vitoria, 10.000 m² en Zaragoza y de 32.000 m² y 20.000 m² ambos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Imagen 37. Carga aérea. Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas

4. Cuenta de resultados

(Miles de euros)	2016	2015	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.508.705	3.244.781	263.924	8,1%
Otros Ingresos de Explotación	62.342	66.366	-4.024	-6,1%
Total Ingresos	3.571.047	3.311.147	259.900	7,8%
Aprovisionamientos	-182.188	-182.822	634	-0,3%
Gastos de personal	-349.806	-321.684	-28.122	8,7%
Otros gastos de explotación	-806.043	-775.075	-30.968	4,0%
Amortización del inmovilizado	-778.158	-786.711	8.553	-1,1%
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-6.039	-1.849	-4.190	226,6%
Total Gastos	-2.122.234	-2.068.141	-54.093	2,6%
EBITDA ⁽¹⁾	2.226.971	2.029.717	197.254	9,7%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.448.813	1.243.006	205.807	16,6%
Ingresos financieros	205.352	6.985	198.367	2839,9%
Gastos financieros	-105.208	-193.866	88.658	-45,7%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-44.477	-25.126	-19.351	77,0%
RESULTADO FINANCIERO	55.667	-212.007	267.674	-126,3%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1.504.480	1.030.999	473.481	45,9%
Impuesto sobre ganancias	-356.419	-219.323	-137.096	62,5%
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	1.148.061	811.676	336.385	41,4%
Resultado del ejercicio	1.148.061	811.676	336.385	41,4%

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

Tabla 10. Cuenta de resultados

Como resultado de la positiva evolución del negocio mostrada en prácticamente todas sus líneas, los **ingresos totales** de Aena aumentaron hasta 3.571,05 millones de euros en 2016, un 7,8% respecto al mismo periodo del año anterior.

Los **ingresos ordinarios** aumentaron hasta 3.508,7 millones de euros en el periodo considerado, un 8,1% respecto a 2015. El incremento de 263,9 millones de euros ha explicado con anterioridad

en el análisis de los diferentes segmentos de negocio.

Los **gastos operativos** crecen ligeramente (+54,1 millones de euros, +2,6%) como consecuencia de las medidas de ahorro iniciadas en años anteriores, que han dado lugar a una contención de los mismos a pesar de los fuertes crecimientos de tráfico.

A continuación, se analizan las variaciones más importantes por

conceptos de gasto:

Los aprovisionamientos, se han reducido un 0,3%, lo que supone 0,6 millones de euros menos frente a 2015, como consecuencia principalmente de una menor ejecución de compras y repuestos por los servicios de navegación aérea (ATM/CNS) (-0,5 millones de euros).

Los gastos de personal, es el capítulo de gastos en el que se

ha producido el incremento más significativo, un 8,7% pasando de 321,7 millones de euros en 2015 a 349,8 millones de euros en 2016 debido a la reversión en diciembre de 2015 de la provisión del Plan Social de Desvinculación Voluntaria por importe de 24,2 millones de euros). Eliminado este efecto, la variación, se explica por la revisión salarial del 1% en España, así como por el efecto de complementos ligados a la antigüedad y a la ocupación y la provisión creada para posibles pasivos a la Seguridad Social derivados de accidentes de trabajo y enfermedades de determinadas ocupaciones (+2,5 millones de euros).

Otros gastos de explotación, se incrementan un 4,0% (+31,0 millones de euros) hasta los 806,0 millones de euros. La variación de esta partida se debe principalmente a costes de mantenimiento (+9,6 millones de euros), seguridad, incluyendo la nueva normativa de inspección de equipajes aplicada desde marzo de 2015 (+7,2 millones de euros), la dotación de la provisión por sentencia desfavorable asociada a la subida de tarifas de 2012 (+4,1 millones de euros), por el efecto de la variación de provisiones de insolvencias (+4,5 millones de euros) y acciones de marketing

repercutible (4,0 millones de euros).

La amortización del inmovilizado ha ascendido a 778,2 millones de euros y se ha reducido respecto a 2015 en 8,6 millones de euros (-1,1%) principalmente por efecto del fin de la amortización de activos, parcialmente compensado por la revisión técnica de la vida útil de activos de pistas y calles de rodaje.

El deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado ha ascendido a 6,0 millones de euros y aumenta (4,2 millones) respecto a 2015.

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** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) reportado ha aumentado de 2.029,7 millones de euros en 2015 a 2.227,0 millones de euros en 2016, lo que supone un incremento del 9,7% y un margen del 62,4%.

Por su parte, el **Resultado financiero neto** presenta una mejora interanual de 267,7 millones

de euros, como consecuencia principalmente de la reversión de 204,9 millones de euros por la resolución de tres procedimientos en materia de expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, resueltos a favor de Aena por sentencias del Tribunal Supremo.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 356,4 millones de euros, un aumento del gasto de 137,1 millones de euros frente al período anterior como consecuencia del incremento en el resultado obtenido (impactado a su vez por la reversión de la provisión por intereses de demora por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas) y la disminución de las deducciones por inversiones en Canarias. La tasa efectiva de período se sitúa en el 23,7%.

El **Resultado neto del ejercicio** ha alcanzado **1.148,1** millones de euros reflejando la evolución positiva del negocio, la reversión de provisiones por procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la reducción de los gastos financieros y un mayor gasto por impuesto de sociedades.

5. Inversiones

El total de la inversión realizada (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) en la red de aeropuertos españoles (según criterio de pago) ha ascendido a 244,3 millones de euros, cifra que supone un aumento de 17,0 millones de euros (+7,5%) respecto al mismo periodo de 2015, que fue de 227,2 millones de euros. Este aumento se debe fundamentalmente a las inversiones de mantenimiento del servicio.

Las principales obras puestas en servicio en el año 2016 son las “Actuaciones para la Puesta en Categoría II/III (mejora de la operatividad en condiciones de baja visibilidad)” del aeropuerto de Zaragoza, la “Nueva Central Eléctrica” de Asturias, la “Remodelación y Adecuación de 5 Salas VIP” del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas. También cabe destacar la “Regeneración del Pavimento de la Pista de Vuelo” del Aeropuerto de Ibiza, la “Regeneración del Pavimento de la Calle T” del Aeropuerto de Tenerife Sur, la “Nueva Impermeabilización del Edificio Terminal y Módulos de Palma De Mallorca, y finalmente las “Actuaciones en Pavimentos de la Plataforma” y “Refuerzo del Firme en la Pistas 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas” del aeropuerto de Gran Canaria.



Imagen 39. Aeropuerto de Zaragoza

Como principales actuaciones que han tenido ejecución en 2016 destacan la “Regeneración del Pavimento de la Pista Sur” del aeropuerto de Palma De Mallorca, la “Ejecución de Requerimientos de Seguridad Operacional” en Ibiza, la

“Renovación del Terminal de Carga” de Gran Canaria, y en Lanzarote las “Actuaciones en Línea de Costa” y la “Renovación del Sistema de Climatización en el Terminal T1” de Lanzarote.



Imagen 40. Aeropuerto de Palma de Mallorca

Como principales actuaciones iniciadas en el año 2016 destacan la “Adecuación del Campo de Vuelos” del aeropuerto de La Palma y en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat la “Regeneración del Pavimento de la Pista 07L-25R” y la “Adaptación a Normativa de las Calles de Rodaje en Plataforma”.

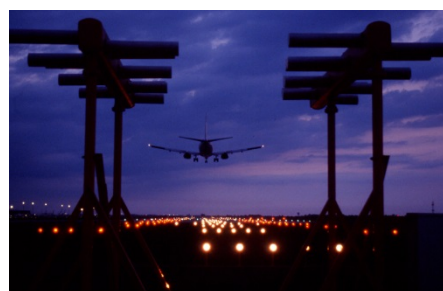


Imagen 41. Aeropuerto Barcelona-El Prat

5.1. Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión realizada en la red de aeropuertos españoles durante 2016 y su comparativa con 2015:



Figura 5. Análisis de inversiones por ámbitos de aplicación

El porcentaje de inversión destinado a la mejora de las instalaciones para garantizar el **Mantenimiento del Servicio** en 2016 ha aumentado respecto al mismo periodo del año 2015, pasando del 26% en 2015 al 36% en 2016. En términos absolutos ha, pasado de 58,1 millones de euros en 2015 a 86,7 millones en 2016, lo que implica un incremento del 49,2%. Destacan como actuaciones principales las pequeñas obras que realizan los aeropuertos para el mantenimiento de las infraestructuras actuales que suponen 22,6 millones de euros en total.

Las inversiones efectuadas en 2016 en el ámbito de la **Seguridad** suponen el 24% del total de la inversión de Aena (frente al 26% del año 2015). Han disminuido 1,2 millones de euros entre 2015 y 2016, pasando de 58,9 a 57,7 millones de euros. Destacan la "Regeneración del Pavimento" del aeropuerto de Ibiza, la "Regeneración del Pavimento de la Pista Sur" de Palma de Mallorca, la "Regeneración del Pavimento de la Calle T" del aeropuerto de Tenerife Sur y el "Refuerzo del Firme en

Pista 03L-21R y Calles de Rodaje Asociadas" del aeropuerto de Gran Canaria. En cuanto a actuaciones para varios aeropuertos destaca el "Suministro de Vehículos Autoextintores 6x6 de 10.00 litros de agua" y el "Suministro de un Sistema Integrado de Control de Accesos".

En el ámbito de **Medio Ambiente**, se han invertido 22,3 millones de euros en 2016, 12,4 millones más que en 2015 (el 9% del total de la inversión de Aena). Este importe se ha concentrado principalmente en el "Convenio de Medidas Compensatorias" en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas y las "Actuaciones Derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental (Aislamiento Acústico)" en varios aeropuertos.

Las inversiones en **Capacidad** efectuadas, ascienden a 10,7 millones de euros, cifra inferior en 31,8 millones de euros respecto de 2015. Destacan como proyectos de inversión más significativos la "Mejoras HUB T123 - Nueva Configuración de STANDS T8, T10 Y T12 para el Uso de Aeronaves

Tipo E" del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, el "Suministro e Instalación de la Isleta de Facturación nº 6 en el Terminal T1" y la "Renovación de la Señalización del Terminal T2", ambas del aeropuerto de Barcelona El Prat.

En cuanto a las **Expropiaciones**, se han realizado pagos por valor de 3,4 millones de euros, que se han visto prácticamente compensadas por varias devoluciones por importe de 3,1 millones de euros por las expropiaciones realizadas fundamentalmente en Girona y Bilbao.

Dentro de las inversiones clasificadas como "**Resto**", se incluyen las inversiones destinadas a las Tecnologías de la Información, entre ellas el "Equipamiento de redes de comunicaciones" y los "servidores y redes de almacenamiento". También cabe destacar las inversiones encaminadas a mejorar los ingresos comerciales, como la "Remodelación y Adecuación de 5 Salas VIP" en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

6. Balance

6.1. Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2016	2015	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.950.079	15.294.941	-1.344.862	-8,8%
Activo corriente	897.377	1.011.263	-113.886	-11,3%
Total activo	14.847.456	16.306.204	-1.458.748	-8,9%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Total patrimonio neto	5.363.567	4.684.572	678.995	14,5%
Pasivo no corriente	8.099.916	9.898.104	-1.798.188	-18,2%
Pasivo corriente	1.383.973	1.723.528	-339.555	-19,7%
Total patrimonio neto y pasivo	14.847.456	16.306.204	-1.458.748	-8,9%

Tabla 11. Resumen de estado de situación financiero

En lo relativo al Activo no corriente, la disminución en libros de 1.344,9 millones de euros acaecida durante el período viene explicada principalmente por el descenso en 1.328,5 millones de euros de la partida de Inmovilizado Material del Balance de situación, motivada a su vez, principalmente, por la reversión de la provisión (por importe de 758,6 millones de euros) que se dotó en su día por el valor de los terrenos por las expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, tras la obtención, en el mes de Junio de 2016, de sentencias favorables del Tribunal Supremo. Por otra parte, debido a la limitación a la inversión regulada aplicable a la red española de aeropuertos el importe de las altas de inmovilizado del periodo ha sido muy inferior a las amortizaciones practicadas. Adicionalmente, se han producido otras bajas durante el periodo, la mayor parte debidas a reversiones de provisiones.

A su vez, el descenso del activo corriente en 113,9 millones de euros

se debe al descenso en 51,7 millones de euros del epígrafe "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" por el cobro de 51,5 millones de euros de créditos por efecto impositivo cobrados de Enaire como entidad dominante del antiguo grupo de consolidación fiscal que figuraban en dicho epígrafe al cierre del ejercicio 2015, al descenso del saldo del epígrafe "Deudores y otras cuentas a cobrar" por importe de 33,1 millones de euros, al haber mejorado el periodo medio de cobro a clientes y por el descenso del epígrafe "Efectivo y equivalentes al efectivo", en 28,0 millones de euros.

El Patrimonio neto ha aumentado en 679,0 millones de euros, como consecuencia del resultado positivo del periodo por importe de 1.148,1 millones de euros. En julio de 2016, Aena, S.A. distribuyó por primera vez un dividendo de 406,5 millones de euros.

La disminución del Pasivo no corriente en 1.798,2 millones de

euros se debe principalmente a la ya comentada reversión de la provisión por expropiaciones del aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y a la disminución en el epígrafe de Deuda Financiera en 848,3 millones de euros, causada esencialmente por la amortización del principal de la Deuda de Aena con ENAIRE como entidad coprestataria con diversas entidades financieras por un total de 1.172,3 millones de euros, de acuerdo al calendario de amortización establecido.

La disminución de 339,6 millones de euros en el Pasivo corriente se debe principalmente al epígrafe "Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo" que se reduce en 340,4 millones de euros.

El fondo de maniobra, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y financiación, pasa de -712,3 millones de euros en 2015 hasta -486,6 millones de euros al cierre del 2016.

Con fecha 9 de febrero de 2016 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Circular 2/2016, de 2 de febrero, del Banco de España, a las entidades de crédito, sobre supervisión y solvencia, que completa la adaptación del ordenamiento jurídico español a la Directiva 2013/36/UE y al Reglamento (UE) nº 575/2013. Dicha Circular tiene por objeto completar la adaptación del marco jurídico español en materia de supervisión y solvencia bancaria a las normas de Basilea III.

Tras una serie de consultas con el Banco de España con el fin de aclarar la interpretación y consecuencias de lo dispuesto en la Circular, se ha confirmado que la misma introduce un cambio en la ponderación de riesgo que las entidades de crédito venían aplicando hasta el momento a la deuda de ENAIRE, de la que Aena es co-acreditada (deuda espejo).

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

Algunos de los contratos de financiación en los que ENAIRE y AENA son co-acreditadas, cuyo saldo pendiente a 31 de diciembre de 2016 asciende a 2.940 millones de euros (de los cuales 2.804,9 millones de euros corresponden a deuda asignada a Aena, S.A.) establecen como posible causa de vencimiento anticipado, a instancias de la entidad prestamista, un cambio en la ponderación de riesgo del prestatario por parte del Banco de España, o de acuerdo con las normas bancarias españolas, a efectos del coeficiente de solvencia de entidades de crédito, a menos que las prestatarias

compensen a las entidades de crédito afectadas por los costes, adecuadamente acreditados, que pudieran incurrir por tal motivo, conforme a la interpretación de los contratos efectuada por la sociedad.

Ante reclamaciones recibidas al respecto, Aena ha registrado como gasto financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias individual del ejercicio 2016, 11, 8 millones de euros para cubrir el importe de las reclamaciones recibidas hasta la fecha de entidades de crédito en concepto de costes incurridos como resultado del cambio en la ponderación de riesgo. Si bien podrían producirse en el futuro otras reclamaciones similares por parte de otras entidades, en el momento actual no es posible estimar su importe.

Así mismo, como consecuencia de la aplicación de la nueva ponderación de riesgo, el tipo de interés aplicado en el futuro a los mencionados préstamos podría verse revisado al alza. Si bien el efecto de las revisiones no puede estimarse en la actualidad, teniendo en cuenta la situación actual de solvencia y liquidez de la Sociedad, así como su capacidad de acceder a nueva financiación, se estima que el impacto resultante no sería significativo.

En línea con esta afirmación, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad crediticia. En junio de 2016, la agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha mantenido la calificación crediticia otorgada a Aena el año pasado (Baa1 con perspectiva estable), manteniéndose un escalón por encima de la calificación asignada por esta agencia al Reino de España. En ese mismo mes, la agencia FitchRatings ha mejorado la

perspectiva de su calificación crediticia a Aena de estable a positiva (BBB+ con perspectiva positiva). Esta calificación supone situar el riesgo crediticio de Aena en una posición ligeramente mejor del que actualmente otorga ésta agencia al Reino de España, y confirma el respaldo a la solidez financiera de la compañía. La perspectiva positiva de Fitch está basada en el fuerte crecimiento del tráfico, la mejora de la operativa de la compañía, así como en la reducción de los niveles de endeudamiento.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores de Aena, S.A. es como sigue:

Miles de euros	2016 (días)
Periodo medio de pago a proveedores	52
Ratio de las operaciones pagadas	54
Ratio de las operaciones pendientes de pago	18

Tabla 12. Periodo medio de pago a proveedores

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

Periodo medio de pago a proveedores = $\frac{\text{Ratio operaciones pagadas} \times \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} \times \text{importe total pagos pendientes}}{\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes}}$.

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

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

último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

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

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

(miles de euros)	Importe
Total pagos realizados	766.900
Total pagos pendientes	95.076

Tabla 13. Saldo referente a proveedores

Al igual que en 2015, en 2016 se han reducido los plazos medios de pago, plenamente adoptados a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, etc.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2016	2015	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.772.340	1.523.022	249.318	16,4%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-247.541	-209.187	-38.354	18,3%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.552.825	-1.052.360	-500.465	47,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	510.784	249.309	261.475	104,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	482.758	510.784	-28.026	-5,5%

Tabla 14. Resumen del estado de flujos de efectivo

Durante 2016, las necesidades de financiación de la Sociedad han sido cubiertas con unos significativos flujos de efectivo procedentes de operaciones de explotación (+1.772,3 millones de euros), que han podido financiar el programa de inversiones de inmovilizado no financiero (244,3 millones de euros) y la amortización de la deuda prevista, generando un saldo positivo de tesorería de 482,8 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a los realizados a clientes, tanto de compañías aéreas como de arrendatarios comerciales, y los principales pagos operativos corresponden a pagos a proveedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales. El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante se ha incrementado de forma significativa en el periodo (12,8%), hasta 2.271,9 millones de euros,

desde los 2.013,6 millones de euros en 2015, principalmente como consecuencia de la mejora en la operativa de la sociedad que se refleja en la cifra de EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) de 2.227,0 millones de euros al cierre de 2016, frente a los 2.029,7 millones de euros en 2015.

Respecto a las variaciones del capital circulante, la variación del saldo de "Deudores y otras cuentas a cobrar"

se debe a una mejora considerable del periodo medio de cobro, debido entre otras razones, a que la compañía aérea Vueling cambió sus condiciones de pago de 60 días tras la fecha de la factura a prepago. El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha crecido notablemente hasta los 1.772,3 millones de euros, desde los 1.523,0 millones en 2015, como consecuencia de lo anteriormente comentado, así como entre otros, de la menor cantidad pagada por intereses (132,6 millones de euros en 2016 frente a 223,3 millones de euros en 2015).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los principales pagos relativos a flujos de inversión corresponden a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a infraestructura aeroportuaria. El efectivo neto utilizado en actividades de inversión en este periodo asciende a 244,3 millones de euros, frente a los 227,2 millones de euros del año anterior. Así, las inversiones efectuadas en inmovilizado no financiero, se han correspondido principalmente con inversiones de mejora de las instalaciones y seguridad operacional, dado que no han sido necesarias inversiones significativas de aumento de capacidad, salvo las correspondientes a proyectos de inversión iniciados con anterioridad (ver apartado 5. Inversiones).

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los principales flujos de financiación positivos corresponden a cobros de Subvenciones FEDER por importe de 10,7 millones de euros. Por su parte, las principales salidas de flujos de financiación corresponden a la devolución de principal de la deuda correspondiente a la deuda espejo con Enaire como entidad coacreditada. Las amortizaciones de deuda durante este ejercicio suponen 1.172,3 millones de euros por el propio cumplimiento del calendario de pagos establecidos según contrato. Asimismo, en julio de 2016, se realizó el pago del primer dividendo distribuido por Aena, S.A. por importe de 406,5 millones de euros.

8. Riesgos operativos y financieros

8.1. Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

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

Como se ha comentado con anterioridad, con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros ha aprobado el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias. En este sentido, y en relación con las tarifas aeroportuarias, el citado documento establece una reducción del 2,22% anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho período, que entrará en vigor el 1 de marzo de 2017.

Los incrementos anuales de tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores en 10 puntos porcentuales

al porcentaje anual de crecimiento inicialmente previsto, podrá dar lugar a una modificación del DORA.

Adicionalmente, el DORA establece estándares de calidad de servicio, instrumentados a través de 17 indicadores, de los cuales 11 forman parte del sistema de incentivos y penalizaciones, para fomentar la mejora continua de la calidad. Estos indicadores tienen establecido un valor estándar de calidad mínimo exigido, una banda neutra sin incentivo ni penalización y un nivel máximo de incentivo y penalización. El no cumplimiento de los niveles de calidad de servicio mínimos establecidos llevará asociado una penalización en el valor del IMAP. En sentido contrario, sobrepasar dichos niveles supondrá una bonificación. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a Aena supondría un $\pm 2\%$ del IMAP.

Igualmente, el DORA persigue asegurar que los aeropuertos proporcionen la capacidad necesaria y que sus infraestructuras cumplan con unos niveles de capacidad adecuados, en buenas condiciones de calidad, garantizando la suficiencia e idoneidad de la red. Las inversiones necesarias para cumplir los estándares de capacidad tienen la consideración de inversiones estratégicas y están sujetas a un esquema de penalización en el caso de incumplimiento de las fechas previstas de la puesta en servicio. La penalización máxima anual aplicable a Aena, S.A. podría llegar a suponer el 2% del volumen anual de inversión regulada.

Por otra parte, dado que el mantenimiento del nivel de calidad de las infraestructuras es responsabilidad de Aena, S.A., independiente de la evolución de la demanda, el coste adicional asociado a las actuaciones necesarias para adaptar capacidad a la demanda real será por cuenta y riesgo de Aena, S.A..

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

Riesgos de explotación

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

La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen / destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).

En este sentido, tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit), se consideran los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta al proceso de negociación que el gobierno británico tiene que iniciar con la Unión Europea para

determinar las condiciones finales de su salida:

Actualmente, el 18,1% de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena, S.A. en España, tiene su origen / destino en el Reino Unido.

Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en las compañías aéreas ya que harían falta acuerdos que posibilitaran el movimiento de aeronaves entre la Unión Europea y el Reino Unido. En lo referido a los pasajeros, Reino Unido ya tenía un tratamiento específico al no pertenecer al Tratado de Schengen por lo que no se produciría un impacto adicional. Dicho esto, durante 2016, el volumen de pasajeros británicos no se ha visto disminuido (el crecimiento de pasajeros británicos ha sido del +15,7%).

Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implica una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena, S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena, S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados.

Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.

Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios

comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de éstos.

En las operaciones de sus aeropuertos, la Sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.

Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades de Aena.

Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad.

Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física).

Aena está expuesta al riesgo de un accidente importante de aviación.

Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.

La rentabilidad de Aena podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.

Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

La Sociedad está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso, en especial, en relación

con el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

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

8.2. Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena, S.A. y su matriz, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena, S.A., 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.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

Los gastos financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. El coste de dichos derivados se está imputando a la Sociedad, dado que Aena, S.A. responde frente a la matriz de dicha proporción de algunos préstamos.

Con relación a los préstamos a tipo revisable, la Sociedad ha modificado el régimen de tipo para aquellos

préstamos susceptibles de ser revisados en 2016. El importe total revisado asciende 781.304 miles de euros correspondientes a préstamos BEI que se han fijado a régimen fijo a vencimiento a un tipo medio de 0,82%.

La Sociedad gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 se contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.195 millones de euros. El diferencial (spread) medio sobre Euríbor 3 y 6 meses de esos préstamos era 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 2016, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 129.506 miles de euros (en 2015: 72.217 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2016, si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 3.620 miles de euros menor y 3.620 miles de euros mayor, respectivamente (2015: 3.928 miles de euros menor y 3.928 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 largo plazo 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.

Riesgo de crédito

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

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

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

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la

dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito y la operativa de la Sociedad en su sector conduce a períodos medios de cobro muy favorables. Adicionalmente, la Sociedad ha acometido una reducción sustancial de costes y de necesidades de inversiones a realizar en los próximos años, que han tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad. Aunque a 31 de diciembre de 2016 la Sociedad presenta un fondo de maniobra negativo de 486,6 millones de euros (2015: 712,3 millones de euros), tiene un EBITDA del ejercicio, calculado

como la suma del Resultado de explotación y de las amortizaciones, de 2.227,0 millones de euros (2015: 2.029,7 millones de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que han permitido una reducción del fondo de maniobra negativo en los últimos ejercicios y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo.

Por otra parte, con fecha de 29 de julio de 2015 se firmaron Pólizas de Crédito con Entidades Bancarias por 1.000 millones euros para hacer frente a eventuales necesidades puntuales de tesorería, estando disponibles en su totalidad al cierre del ejercicio 2016 (ver Nota 15).

Finalmente, las agencias de calificación crediticia han respaldado la solidez financiera de Aena, confirmando su solvencia y calidad

crediticia. En junio 2015, las agencias de calificación crediticia Moody's Investors Service y FitchRating, asignaron por primera vez calificación crediticia a Aena. La calificación otorgada por Moody's a Aena fue "Baa1 con perspectiva estable", que supone tener un rating un escalón por encima del que actualmente esta agencia otorga al Reino de España. El 26 de mayo de 2016 Fitch Rating modificó la perspectiva del rating de estable a favorable, manteniendo la calificación otorgada en "BBB+".

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

9. Principales litigios

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

En el marco de un tercer incidente de ejecución, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó un auto de 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 Tribunal Superior de Justicia de Madrid 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, debiendo informarse a la sala de la fecha de inicio. Este plazo venció el 5 de febrero de 2015.
- Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, ENAIRE, Aena, 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 Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Junto con la presentación de este recurso se ha solicitado la suspensión de la ejecución del mismo y el Tribunal Superior de Justicia 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 Tribunal Superior de Justicia 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 ante el Tribunal Supremo y con fecha 15 de junio se ha recibido Diligencia de Ordenación teniendo por preparado el recurso, concediendo plazo para su interposición. El recurso de casación de Aena fue interpuesto con fecha 27 de julio de 2015. Todos los recursos de casación contra el Auto de 2 de diciembre de 2014, tanto el de Aena como los formulados por el resto de las partes personadas, fueron admitidos por Providencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de mayo de 2016; en este momento, las partes fueron emplazadas para formular oposición a esos recursos. Adicionalmente, los vecinos han recurrido en casación el Auto de 18 de diciembre de 2014 por el que se acordó la suspensión de la reducción del 30 %. Dicho recurso de casación fue admitido por Auto del Tribunal Supremo de 9 de mayo de 2016. Aena fue emplazada para formular oposición a esos recursos de casación contra el Auto de 18 de diciembre de 2014, habiendo formulado ya dicha oposición.

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

9.1. Datos de plantilla

La plantilla a 31 de diciembre de 2016 se mantiene prácticamente estable en 7.297 empleados frente a 7.204 empleados a 31 de diciembre de 2015.

Cabe destacar que durante 2016 se incorporaron a la plantilla 99 trabajadores con contratos en prácticas. De ellos, un 55% son hombres y un 45% mujeres.

También es reseñable, los buenos resultados obtenidos en términos de productividad acumulada de la Sociedad dominante, con un notable incremento de la ratio de pasajeros/plantilla, que se ha incrementado un 9,6% en 2016 en comparación con 2015.

9.2. Igualdad

Del total de profesionales de la Sociedad dominante en España, el 65% son hombres y el 35% mujeres. Esta distribución porcentual varía, si tenemos únicamente en cuenta los puestos directivos y de estructura dentro de la organización, donde el 44% de estos puestos está cubierto por mujeres.

En cumplimiento del compromiso establecido en el Plan de Igualdad recogido en el I Convenio Colectivo del Grupo, así como de las previsiones de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, continúa en vigor el "Protocolo de Actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo".

9.3. Selección

En 2016 se han llevado a cabo tres procesos selectivos:

- a) **Constitución de bolsas de candidatos en reserva. Niveles D-F.**

En el mes de julio finalizó la selección de aspirantes para las bolsas de candidatos en reserva. El proceso duró 10 meses. Cerca de 5.300 candidatos fueron considerados aptos para el desempeño de 13 ocupaciones distintas (niveles D al F) en todos los centros de Aena. Este proceso ha sido el que mayor volumen de candidatos ha reunido después de varios años sin que se pusieran en marcha convocatorias de selección de personal externo.

- b) **Convocatoria de contratos en prácticas para Titulados Universitarios.**

Aena participa en el Plan de Emancipación Juvenil 2014-2016 y en la Estrategia Juventud 2020. De la voluntad de impulsar esas dos iniciativas, ambas promovidas por el gobierno de España, nace nuestra oferta de contratos en prácticas para titulados universitarios. El objetivo es brindarles una experiencia laboral que complemente la formación académica y facilite su inserción en el mercado de trabajo.

Con ese empeño, en mayo de 2016 se convocó un proceso de selección para hasta 110 contratos en prácticas durante un periodo mínimo de un año y un máximo de dos. A la convocatoria se presentaron 2.685 solicitudes y el proceso concluyó en noviembre con la incorporación de 99 empleados.

- c) **Becas.**

Dando continuidad al Plan de Emancipación Joven, 105 estudiantes universitarios han recibido becas para hacer prácticas académicas con nosotros, ofreciendo la posibilidad de adquirir un conocimiento práctico de la realidad empresarial especializada, y así como contribuir a su formación integral y facilitando su inserción en el mundo laboral.

9.4. Formación, Desarrollo Profesional y Gestión del Talento

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

Para ello durante este semestre, se han realizado actuaciones formativas en diversas materias: Seguridad Operacional, Marco normativo europeo para la certificación de aeropuertos (RE 139/2014), Actuaciones de refresco de seguridad operacional, Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y familiares, Mejora de la calidad percibida del pasajero e impulso de la excelencia cliente, etc.

En este periodo se ha gestionado un volumen de 166.966 horas de formación, para un total de 5.263 empleados, más de un 70% de la plantilla. A su vez, se han facturado más de 90.000 € por servicios de formación dirigidos a personal externo, para más de 1.600 personas de más de 430 empresas distintas.

El talento y compromiso de los empleados de Aena son los pilares que fundamentan el éxito de su desempeño y son su mejor activo para la adaptación a los retos que pretende afrontar la compañía en el futuro.

Durante 2016, se continúan consolidando diferentes programas

específicos como herramienta para el desarrollo profesional individual o en equipo., entre ellas cabe destacar dos programas específicos:

a) **Mentoring**

El Programa de Mentoring “Líderes desarrollando líderes”, sigue creciendo. En abril de 2016 se lanzó su quinta edición. El proyecto ha acumulado un total de 135 participantes. El programa de mentoring no es solo una herramienta de desarrollo profesional, también supone una palanca de cambio que favorece la implicación de diferentes niveles de

la organización en los valores culturales que se quieren potenciar.

Con esta idea, Aena impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:

- ✦ Transferencia del conocimiento y del saber hacer.
- ✦ Desarrollo de competencias clave para el liderazgo.
- ✦ Favorecer el compromiso y la transformación cultural.
- ✦ Favorecer el networking interno.

b) **Coaching**

25 trabajadores (12 hombres y 13 mujeres) han participado en 2016 en nuestro programa de coaching: 15 con coaches internos

y 9 con coaches externos. Entre todos, han acumulado 240 horas de formación.

10. Responsabilidad corporativa

En 2016, con la aprobación de la Política Marco de Responsabilidad Corporativa (RC) por el Consejo de Administración, Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad, la transparencia y el buen gobierno, planteando una estrategia de responsabilidad corporativa que sitúe a la compañía a la vanguardia de las mejores prácticas en este ámbito. Entre sus objetivos destaca:

- ✦ Integrar la RC en la estrategia de negocio, alineándola a la nueva realidad y dando respuesta a las recomendaciones de la CNMV en materia de Buen Gobierno Corporativo.
- ✦ Contribuir a cumplir el interés social como parte fundamental de la estrategia de excelencia y de mejora de la competitividad de la empresa.

10.1. Principales actuaciones

Publicación del Informe Anual y de Responsabilidad Corporativa 2015 elaborado de acuerdo a las directrices de la Guía G4, y siguiendo algunas indicaciones del Consejo Internacional de Informes Integrados (IIRC).

Merco, ránking de referencia en España y Latinoamérica, sitúa a Aena como segunda empresa de su sector con mejor reputación corporativa. Dentro de las 100 empresas con mejor reputación, Aena se coloca en el puesto 48. Además, la compañía logra el tercer puesto de su sector en el ranking de Merco Talento.

Refuerzo del posicionamiento y reputación corporativa de Aena mediante el impulso y desarrollo de actuaciones relacionadas con la difusión de valores corporativo y el establecimiento de alianzas estratégicas. Aena lidera el Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e integridad de Forética.

El nacimiento de la nueva web de la compañía da cuenta del compromiso de la compañía por ofrecer a sus clientes contenidos y servicios útiles, diferenciados y en constante actualización a través de Internet.

Premio Xavier del Turismo 2016 por su compromiso con el turismo responsable concedido por la Facultad de la Universidad Ramón Llull de Barcelona, en reconocimiento a "la labor de Aena en la mejora de la accesibilidad de los viajeros", con una mención especial a su colaboración en las acciones de sensibilización con el colectivo de viajeros afectados por el TEA (Trastorno del Espectro Autista).

Con el fin de alcanzar la excelencia en calidad e infraestructuras, seguridad de personas e instalaciones, cuidado del entorno, ahorro y la eficiencia energética, planificación, optimización de los procesos de gestión y de las operaciones, las diversas direcciones de la compañía desarrollan multitud de proyectos.

Fomento de la innovación y de las actividades innovadoras.

Ejemplo de ello es el lanzamiento del canal INNOVA, un sistema de gestión de ideas y buenas prácticas innovadoras entre y por empleados.

con el fin de mejorar el servicio, incrementar la capacidad aeroportuaria y optimizar el desarrollo de su actividad en el ámbito de medio ambiente, gestión aeroportuaria, servicios comerciales, facilitación y seguridad, contratación y los proyectos en común con navegación aérea.

El Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) permite realizar el seguimiento y la sistematización de mecanismos que dan lugar a la mejora continua de todos los procesos de la organización, desde una perspectiva integrada. De esta forma, se proporciona una certificación única y la mejora de la información para la toma de decisiones estratégicas por parte de la alta dirección.

Aena apuesta por difundir su actividad y mantener un diálogo activo y abierto con nuestros grupos de interés, haciendo uso de todos los canales de comunicación posibles, internos y externos.

10.2. La protección del entorno

La actividad de Aena requiere, por su naturaleza, de un modelo de actuación sostenible con el entorno que le rodea. Para la compañía, el respeto y cuidado del medio ambiente es una de sus principales prioridades. Esto le lleva a promover multitud de propuestas y actuaciones, que le permitan:

- ✦ Garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental vigente.

- ✦ Minimizar la afección acústica
- ✦ Impulsar la eficiencia energética y energías renovables en los aeropuertos, que permita a su vez minimizar el consumo de recursos naturales.
- ✦ Avanzar en el modelo de gestión ambiental.
- ✦ Proteger la biodiversidad.
- ✦ Sumarse a la lucha contra el cambio climático mediante la reducción de emisiones. En esta línea, se puede hacer mención a algunas de las actuaciones destacadas:
- ✦ Englobado en el plan de ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico, durante 2016 fue financiado el aislamiento acústico de 1.632 inmuebles - 21.271 desde el año 2000-, tratando de mitigar los efectos del ruido y, a la vez, dar respuesta a las reocupaciones de las partes interesadas.
- ✦ La implementación de diversas medidas en los aeropuertos (instalación de ventiladores, apagado selectivo de ciertas zonas de las terminales, instalación de detectores de presencia o sistemas de ahorro energético en escaleras mecánicas) todas ellas completadas con una labor de concienciación y sensibilización medioambiental, han hecho posible que, a pesar del crecimiento de pasajeros de un 11% con respecto a 2015 y a la singularidad de la climatología, el consumo energético haya aumentado solo el 0.9%, en relación con el año anterior.
- ✦ Evaluaciones acústicas: Celebración de las Comisiones Mixtas de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Ibiza y Bilbao realizadas al objeto de informar de las propuestas de Servidumbres Acústicas.

Actualmente, están en marcha 18 planes de aislamiento acústico.

Evaluación atmosférica: Renovación de las Certificaciones "AirportCarbonAccreditation" en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en nivel 2, y Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Menorca y Lanzarote en nivel 1. Otro aspecto destacable es la incorporación en los contratos con los agentes de Handling de la obligación de reducir las emisiones de sus vehículos en un 20% para 2020, lo cual repercutirá positivamente en la minimización de emisiones de gases de efecto invernadero en los aeropuertos.

Gestión de la calidad del suelo y aguas subterráneas de los aeropuertos de la red de Aena.

En 2016 se ha firmado el contrato de compraventa de reducciones verificadas de emisiones de gases de efecto invernadero para los años 2017- 2020 del Proyecto Clima del Fondo de Carbono para una Economía Sostenible.

Conscientes del potencial de las renovables, han sido impulsados varios proyectos de envergadura a lo largo de 2016: proyectos de energía eólica y proyectos de energía fotovoltaica.

10.3. Desempeño social

Aena asume su responsabilidad compartida para promover el bienestar de las comunidades con las que opera. De la misma manera, presta especial atención a las políticas y prácticas relacionadas con el trabajo que se realiza por o en nombre de la compañía (condiciones y jornada laboral, remuneración, igualdad y conciliación...). En definitiva, el desempeño social de la compañía se ve reflejado en las prácticas que afectan a la dimensión

social interna y externa de nuestra organización.

A continuación, se resumen algunas de las acciones destacadas:

• Dimensión social interna

Desde el ámbito de la dimensión social interna, se plantea como nuevo objetivo impulsar un nuevo programa de conciliación y beneficios para el empleado que faciliten mejorar en su entorno laboral, personal y familiar:

- ✦ Licitación de dos expedientes que pretenden ayudar al empleado en situaciones vitales de una manera integral y profesionalizada. En situaciones de nacimiento, fallecimiento, discapacidad, etc., el empleado podrá disponer de recursos informativos y especializados para conciliar y afrontar de una manera más adecuada estas situaciones.
- ✦ En este año se han consolidado los protocolos de actuación y coordinación entre las distintas áreas de Recursos Humanos implicadas en el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas.
- ✦ En algunos centros se han implantado actuaciones encaminadas a resolver incidencias de conflicto laboral. Estos protocolos identifican áreas de mejora en situaciones de comunicación, toma de decisiones y resolución de conflictos de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto.
- ✦ Mediante el programa de ayudas sociales, a finales del ejercicio se publica la convocatoria con una previsión económica de 1.250.000 euros para una estimación de 11.000 ayudas aproximadamente.

- ✦ En 2016 fueron gestionadas 253.383 horas de formación para un total de 6.575 empleados (más de un 90% de la plantilla).

- **Dimensión social externa**

En el ámbito de la dimensión social externa, destacan:

- ✦ Avance en los proyectos relacionados con grupos de interés, adaptando a las necesidades de planificación estratégica en este ámbito y al cumplimiento de la ley en materia de discapacidad e integración social. En 2016 se ha adjudicado una primera convocatoria pública que destinó 100.000 euros a programas de actuación de empleo de 8 entidades sociales diferentes. La previsión es que se generen, en estas entidades, 10 puestos de trabajo para personas con discapacidad este primer año, 20 en 2017 y 30 en 2018.
- ✦ Creación de un nuevo canal de solicitud del servicio de atención a las Personas con Movilidad Reducida a través de la APP de Aena.
- ✦ Jornada de accesibilidad CERMI-AENA con la presentación del "Manual de atención a personas con discapacidad o con movilidad reducida", cuyo objetivo es ofrecer a todos los organismos y agentes implicados en el proceso de asistencia e información al pasajero, las pautas de atención y actuación ante estos usuarios.
- ✦ Celebración de Jornadas Solidarias y Culturales en los centros de trabajo de Aena. Más de 10 entidades sociales que promueven centros especiales de empleo; o empresas de inserción o destinan sus objetivos a la consolidación del comercio justo.
- ✦ Inclusión del aeropuerto de Lanzarote en la red de espacios solidarios. Dentro del Programa de Espacios Solidarios la media de ocupación ha sido de más del 70%, y se ha contado con más de 30 entidades diferentes.
- ✦ Colaboración desinteresada por parte de los trabajadores, a través de donaciones u otro tipo de iniciativas.
- ✦ Participación de 235 profesionales en actividades en programa de formación de Cooperación Internacional, con una inversión total de 195.000 euros, y un nivel de satisfacción de 9,8 puntos sobre 10.
- ✦ Más de 20 instituciones diferentes se dan cita en el Evento Solidario del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

11. Evolución bursátil

La evolución de la cotización de Aena, S.A. durante 2016, ha sido muy positiva con una revalorización del 23,0% hasta los 129,65 euros por acción frente a la evolución del IBEX35, que disminuyó un 2,0%. Durante el citado periodo la acción de Aena, S.A. alcanzó un máximo de 136,0 euros y un mínimo de 94,07 euros.



Figura 6. Evolución bursátil de la compañía

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

2016 (31/12/2016)	Aena, S.A.
Volumen Total operado (Nº de acciones)	148.374.306
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	577.332
Capitalización €	19.447.500.000
Precio de cierre €	129,65
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000
Porcentaje de rotación	201,9%

Tabla 15. Principales datos de la evolución de Aena

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2016, Aena,S.A. no dispone de acciones propias por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

12. Otros hechos

El Consejo de Ministros del 27 de enero de 2016 aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el quinquenio 2017-2021, que constituye el instrumento básico que define las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos de Aena.

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

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permita a Aena la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. Las tarifas de Aena sufrirán una bajada anual del 2,22% durante el periodo 2017-2021.
- Las inversiones que Aena deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y depenalizaciones para asegurar su cumplimiento.

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

El DORA establece como líneas estratégicas de Aena para el periodo 2017-2021 las siguientes:

- La gestión viable y eficiente de la red de aeropuertos.
- La prestación de los servicios aeroportuarios en las condiciones más adecuadas de calidad y seguridad.
- La sostenibilidad medioambiental garantizando la movilidad de los ciudadanos.
- La cohesión social y territorial.

A continuación se detallan los principales elementos y condiciones aplicables a los servicios prestados por Aena durante el quinquenio 2017-2021.

Previsiones de tráfico

En los últimos años el tráfico en los aeropuertos de Aena ha experimentado una recuperación que ha culminado en 2016 con un incremento del 11% en las cifras de tráfico de pasajeros.

Las previsiones contenidas en el DORA 2017-2021 reflejan unas expectativas de crecimiento conforme al entorno macroeconómico y a los datos correspondientes a la serie histórica, que se resumen a continuación:

Tráfico	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Pasajeros (en millones)	207,4	230,2	241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
%	5,9%	11,0%	5,0%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%
Operaciones (en miles)	1.903,0	2.045,0	2.134,6	2.154,9	2.171,1	2.184,7	2.194,7
%	3,8%	7,5%	4,4%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%
Mercancías (en millones de Kg)	715,6	795,6	827,2	853,7	880,2	906,7	931,7
%	4,8%	11,2%	4,0%	3,2%	3,1%	3,0%	2,8%
ATU* (en millones)	404,9	442,7	463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
%	4,9%	9,3%	4,7%	1,1%	0,9%	0,7%	0,6%

* ATU: Pasajeros + (10 * Toneladas de carga) + (100 * Operaciones)

Tabla 16. Previsiones de tráfico. Fuente DORA 2017-2021

Conforme a lo establecido en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, en su apartado séptimo, las variaciones en el número de pasajeros en relación con los valores planificados y establecidos en el DORA son a cuenta y riesgo de Aena, salvo que se produzcan situaciones excepcionales en los términos definidos por el DORA.

En este sentido, el DORA 2017-2021 establece como situación excepcional un incremento anual del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red que supere en 10 puntos porcentuales a los valores inicialmente previstos durante alguno de los años del periodo.

Esta circunstancia podría dar lugar a una modificación del DORA a los efectos de revertir al sistema los ingresos producidos por el incremento de tráfico con respecto a los valores previstos.

Estándares de capacidad

Aena ha realizado un importante esfuerzo durante los últimos años que le ha permitido dotar de capacidad a los aeropuertos españoles para responder a las demandas futuras de las compañías aéreas y de los pasajeros.

La capacidad actual asciende a más de 335 millones de pasajeros anuales, y se estima que tras la ejecución de las inversiones de ampliación programadas durante el quinquenio se verá incrementada hasta alcanzar los 338 millones de pasajeros anuales.

El DORA recoge el valor de los indicadores de capacidad correspondientes a la capacidad global de la red, la capacidad máxima actual por aeropuerto e infraestructura, así como el nivel de utilización previsto para cada uno de los años del quinquenio. Con independencia de la validez de los indicadores actuales, Aena deberá realizar todas las actuaciones que resulten necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en las condiciones de calidad adecuadas.

Estándares de calidad

Al objeto de asegurar que los servicios aeroportuarios se siguen prestando con los altos niveles de calidad actuales, Aena implantará un plan de calidad global para garantizar unos estándares exigentes que se medirán a través de una serie de indicadores.

La medición de la calidad se realizará en cinco ámbitos, a través de 17 indicadores, 11 de los cuales estarán sujetos a un sistema de incentivos o penalizaciones conforme se detalla más adelante:

- Satisfacción percibida por los pasajeros, que comprende los siguientes indicadores:
 - SPAX-01 Satisfacción general de los pasajeros
 - **SPAX-02 Satisfacción con la limpieza en el aeropuerto**
 - **SPAX-03 Satisfacción con la orientación en el aeropuerto**
 - SPAX-04 Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física
 - **SPAX-05 Satisfacción con la comodidad en las áreas de embarque**
 - **SPAX-06 Satisfacción de los pasajeros de movilidad reducida (PMR) con la accesibilidad**
- Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros, que incluye como indicadores:
 - **TEPP-01 Tiempos de espera en control de seguridad de los pasajeros**
 - **TEPP-02 Tiempos de espera hasta la entrega de la última maleta**
- Disponibilidad de los equipos en el lado tierra, que incluye:
 - **DEET-01 Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)**
 - DEET-02 Disponibilidad del sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)
 - DEET-03 Disponibilidad del sistema de conexión entre terminales (APM)
- Disponibilidad de los equipos en el lado aire, con estos indicadores:
 - **DELA-01 Disponibilidad de puestos de estacionamiento**
 - **DELA-02 Disponibilidad de pasarelas de embarque**
 - **DELA-03 Disponibilidad y continuidad del servicio de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)**
- Otras áreas clave, que incluye:
 - **OTAC-01 Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria**
 - OTAC-02 Demora debida a la infraestructura aeroportuaria
 - OTAC-03 Tiempo adicional en el rodaje

Los indicadores resaltados en negrita están sujetos a incentivo o penalización

Los indicadores servirán para monitorizar el desempeño de Aena en el ámbito de la calidad de servicio. Si el citado desempeño se reduce por debajo de ciertos niveles mínimos se producirá una penalización en el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP). Por el contrario, si se superan los valores de los indicadores se producirá una bonificación en el IMAP.

El rango máximo de los incentivos o penalizaciones por calidad se sitúa entre un +2% y un -2% del valor del IMAP a nivel de red. Para su cálculo a nivel individual de cada aeropuerto se mantiene el límite del 2% para las bonificaciones, estableciéndose un límite del -5% en caso de penalización.

El valor del incentivo o penalización para cada aeropuerto será la suma de las contribuciones de cada uno de los indicadores, teniendo en cuenta que todos ellos tienen el mismo peso específico.

Inversiones

Las inversiones responderán a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos acordes a las previsiones de tráfico contenidas en el DORA, respetando el límite establecido conforme al cual el nivel máximo de inversión media anual en el periodo 2017-2021 será de 450 millones de euros.

La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros, con el siguiente desglose anual:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021	Total periodo	Media anual
Inversión regulada	365,6	373,0	429,2	514,3	503,3	2.185,4	437,1

Tabla 17. Inversión regulada. Fuente DORA 2017-2021

Las inversiones a ejecutar se clasifican en los siguientes grupos:

- Estratégicas, necesarias para cumplir con los estándares de capacidad del DORA, así como las que el Ministerio de Fomento considere fundamentales para garantizar el interés general. Son de obligado cumplimiento, no permitiéndose modificaciones ni en su alcance ni en su fecha de aplicación, y deben finalizarse en las fechas indicadas en el DORA. El retraso en su ejecución da lugar al correspondiente ajuste en el IMAP.

La penalización se activará cuando se produzca un retraso superior a 3 meses con respecto a la fecha de finalización fijada.

El valor máximo de la penalización no superará el 2% del importe total de la programación anual de todas las inversiones de la red, si bien el límite máximo de penalización anual a cada inversión estratégica será de hasta un 5% de su programación anual.

Una vez superados los 3 meses de carencia citados, comenzarán a contabilizarse de forma efectiva los importes de penalización por un periodo máximo de 4 meses. El importe mensual de penalización a aplicar a cada inversión es la cuarta parte del 5% del importe de su programación anual. Una vez superados los 4 meses del periodo de penalización se habrá alcanzado la penalización máxima del 5% y por tanto retrasos superiores no aumentarían el importe a penalizar.

- Normativas, derivadas directa o indirectamente de obligaciones normativas nacionales o europeas. Han de cumplir estrictamente las condiciones que justifican su necesidad.
- Relevantes, que por su necesidad funcional o por el volumen que representan para un aeropuerto requieren de un seguimiento diferenciado. Requerirán una autorización previa de la DGAC para su anulación total o parcial, o en lo referente a la modificación de su alcance o plazo.
- Otras inversiones, fundamentalmente dedicadas a garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto y para acometer actuaciones de difícil previsión.

Tipología de inversión (millones de euros)	Total 2017-2021	
Estratégicas	462,88	21,2%
Normativas	726,60	33,2%
Relevantes	258,18	11,8%
Otras inversiones	442,86	20,3%
Dotación presupuestaria reposición	294,89	13,5%
Total periodo DORA	2.185,41	100%

Tabla 18. Tipología de inversión. Fuente DORA 2017-2021

En el caso de que Aena realizara un menor volumen de inversión respecto al importe total reconocido para el periodo, se ajustará a la baja la base de activos regulada (BAR) del siguiente quinquenio. Por el contrario, un mayor volumen de inversión no dará lugar a ajustes en la BAR del periodo siguiente. Los valores de la BAR previstos para el quinquenio 2017-2021 no se ajustarán en ningún caso durante el periodo regulatorio.

Una desviación en la inversión ejecutada en relación a la programada que produzca una ganancia de capital dará lugar al correspondiente ajuste en el siguiente periodo regulatorio.

Costes operativos y de capital

Determinan el valor del componente X que permite establecer la senda de variación del IMAP y por tanto, de las tarifas aeroportuarias.

Estos costes reúnen las condiciones de eficiencia establecidas por la Ley 18/2014 y reconocidas por el regulador, y en virtud del *dual till* se corresponden con los servicios aeroportuarios básicos, a excepción del año 2017 en que incorporan una reducción equivalente al 20% del margen de rentabilidad de los servicios sujetos a precios privados en el área terminal.

Costes operativos

Incluyen gastos de personal, aprovisionamientos y otros gastos de explotación. La cuantía anual reconocida asegura que el ratio de costes operativos por ATU para cada año del quinquenio es inferior al valor del año 2014, conforme a lo establecido en la Disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014.

Los gastos de explotación son la suma de costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y costes derivados de la implantación de normativa de seguridad promulgada con posterioridad al año 2014.

Los costes operativos y gastos de explotación del periodo se muestran en la siguiente tabla:

Millones de euros	2014	2017	2018	2019	2021	2021
Costes operativos		1.221,6	1.232,9	1.242,3	1.250,1	1.256,1
ATU (millones)		463,4	468,4	472,6	476,1	478,8
Ratio OPEX/ATU	2,707	2,64	2,63	2,63	2,63	2,62
Provisiones insolvencias y riesgos		6,7	6,7	6,7	6,6	6,6
Deterioros y enajenaciones		5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
Nueva normativa de seguridad		17,9	18,1	18,3	18,5	18,6
Amortización		631,0	622,0	591,2	600,2	608,4
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9

Tabla 19. Costes operativos y gastos de explotación. Fuente DORA 2017-2021

Los gastos de explotación reconocidos tienen naturaleza prospectiva por lo que cualquier desviación no excepcional se considera riesgo y ventura de Aena, y no producen modificaciones en el ingreso máximo por pasajero permitido. Por tanto, el DORA introduce incentivos a la mejora de eficiencia por parte de Aena.

Coste de capital

Corresponde con el resultado de aplicar el coste medio ponderado de capital antes de impuestos (CMPC_{AI}) al valor medio de la BAR definida para cada uno de los años del quinquenio.

El valor de la BAR reconocida en el periodo se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
Base de Activos Regulada (BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1

Tabla 20. Base de Activos Regulada (BAR). Fuente DORA 2017-2021

El valor del CMPC_{AI} utilizado para el cálculo del coste de capital es del 6,98% y se mantiene constante para todo el quinquenio, habiéndose estimado aplicando la metodología del Capital Asset Pricing Model (CAPM).

El coste de capital reconocido para cada año del quinquenio se recoge en la siguiente tabla:

Millones de euros	2017	2018	2019	2020	2021
(BAR) media	10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
CMPC_{AI}	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
Coste de Capital	767,5	732,3	719,3	711,9	706,5

Tabla 21. Coste de capital. Fuente DORA 2017-2021

Límite a los ingresos anuales por pasajero

El componente X define el límite máximo de crecimiento del ingreso por pasajero correspondiente a los servicios aeroportuarios básicos durante el quinquenio. Su aplicación establece el valor del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) y la senda tarifaria para los próximos cinco años.

La estimación del componente X asegura que el valor presente de los ingresos de los servicios aeroportuarios básicos de Aena durante el periodo regulatorio permita recuperar los costes incurridos en la prestación de los citados servicios. Estos costes se denominan Ingresos Regulados Requeridos (IRR) y son la suma de los gastos de explotación y los costes de capital.

La estimación del valor del componente X se detalla a continuación:

<i>Estimación de los IRR (Millones de euros)</i>	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Gastos de explotación		1.882,4	1.884,8	1.863,6	1.880,6	1.894,9
<i>Ajuste por separación de costes</i>		-31,5	-38,8	-38,5	-38,4	-38,1
Gastos de explotación tras ajuste		1.850,9	1.846,1	1.825,2	1.842,2	1.856,9
<i>Gastos precios privados en terminal</i>		51,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Ingresos precios privados en terminal</i>		-180,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Subvenciones imputadas en terminal</i>		-32,8	-32,3	-28,2	-27,1	-26,1
Coste de capital (PPP)		767,5	732,3	719,3	711,9	706,5
<i>CMPC_{AI}</i>		6,98%	6,98%	6,98%	6,98%	6,98%
<i>BAR</i>		10.996,1	10.491,6	10.305,4	10.199,3	10.122,1
Ingresos regulados requeridos (IRR)		2.456,7	2.546,1	2.516,3	2.527,0	2.537,2
Valor actual de IRR (2017-2021)	10.316,2					
<i>Estimación de los ingresos previstos y de la X</i>	2016	2017	2018	2019	2021	2021
Ingresos esperados		2.575,5	2.547,2	2.514,3	2.477,0	2.436,0
<i>Número de pasajeros (millones)</i>		241,6	244,4	246,7	248,6	250,0
<i>IMAP_t</i>	10,90	10,66	10,42	10,19	9,96	9,74
Valor de X		-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%	-2,22%
Valor actual de los ingresos esperados (2017-2021)	10.316,2					

Tabla 22. Estimación del valor de la componente X. Fuente DORA 2017-2021

Nota: el ajuste por separación de costes recoge la reasignación de costes de los servicios aeroportuarios básicos a los servicios sujetos a precio privado aplicada sobre la contabilidad analítica de Aena en el DORA 2017-2021 con fines regulatorios.

Por otra parte, con fecha 21 de febrero de 2017 el Consejo de Administración de Aena, S.A., ha aprobado el siguiente esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA:

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

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

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

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

Los aspectos más destacados de los nuevos incentivos comerciales frente a los aplicados en 2016 son los siguientes:

- ✦ Se mantiene el incentivo relativo al descuento para nuevas rutas a destinos no servidos.
- ✦ El incentivo de crecimiento para rutas existentes de corto y medio radio se aplicará solo a aquellos aeropuertos y segmentos que precisan de un estímulo adicional para fomentar la demanda que, para el año 2017, se ha considerado que son los que tienen un tráfico anual inferior a 3 millones de pasajeros, mientras que el incentivo previo se aplicaba de forma generalizada a todos los aeropuertos de la red.
- ✦ Se incrementa el porcentaje de descuento de los incentivos por crecimiento en el número de pasajeros. Anteriormente consistía en un descuento en la prestación pública patrimonial de salida de pasajeros de un 50% a descontar en el primer año natural y de un 25% en el año natural siguiente, si la compañía aérea mantenía el número de pasajeros, en tanto que en el nuevo esquema estos porcentajes pasan a ser del 75% y del 25%, respectivamente, contabilizados por temporadas en lugar de por años naturales.
- ✦ Se añade un incentivo específico para crecimiento de pasajeros en la temporada baja de los aeropuertos estacionales.

ANEXOS:

- I. Estados financieros correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016
- II. Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2016
- III. Informe Anual de Gobierno Corporativo

ANEXO I: I.Estados financieros correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Estado de la situación financiera del ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado intangible	86.754	91.698
Inmovilizado material	13.369.417	14.697.883
Inversiones Inmobiliarias	135.690	165.265
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	165.032	165.032
Inversiones financieras a largo plazo	58.877	54.421
Deudas comerciales no corrientes	2.599	-
Activos por impuestos diferidos	131.710	120.642
	13.950.079	15.294.941
Activos corrientes		
Existencias	7.026	6.084
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	398.705	431.842
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	1.319	52.992
Inversiones financieras a corto plazo	1.630	2.658
Periodificaciones a corto plazo	5.939	6.903
Efectivo y equivalentes al efectivo	482.758	510.784
	897.377	1.011.263
Total activos	14.847.456	16.306.204
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Fondos propios	5.023.844	4.282.312
Capital	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Reserva legal	184.393	103.225
Otras reservas	1.090.522	766.543
Resultado del ejercicio	1.148.061	811.676
Ajustes por cambio de valor	-97.262	-55.427
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	436.985	457.687
Total patrimonio neto	5.363.567	4.684.572
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Provisiones a largo plazo	142.235	1.153.368
Fianzas recibidas a largo plazo	89.203	63.605
Deudas a largo plazo	104.342	47.332
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	7.487.181	8.309.752
Periodificaciones a largo plazo	125.917	166.108
Pasivos por impuesto diferido	151.038	157.939
	8.099.916	9.898.104
Pasivos corrientes		
Provisiones a corto plazo	128.468	119.095
Deudas a corto plazo	129.964	134.833
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	813.019	1.153.403
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	273.082	278.428
Periodificaciones a corto plazo	39.440	37.769
	1.383.973	1.723.528
Total pasivos	9.483.889	11.621.632
Total patrimonio neto y pasivos	14.847.456	16.306.204

Tabla 23. Estado de la situación financiera del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2016 y 2015

ANEXO I: I. Estados financieros correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Cuenta de resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
Actividades continuadas		
Importe neto de la cifra de negocios	3.508.705	3.244.781
Otros ingresos de explotación	7.598	8.313
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.323	4.212
Aprovisionamientos	-182.188	-182.822
Gastos de personal	-349.806	-321.684
Otros gastos de explotación	-806.043	-775.075
Amortización del inmovilizado	-778.158	-786.711
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	41.590	45.928
Excesos de provisiones	8.831	7.913
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-6.039	-1.849
Resultado de explotación	1.448.813	1.243.006
Ingresos financieros	205.352	6.985
Gastos financieros	-105.208	-193.866
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-44.477	-25.126
Gastos financieros – netos	55.667	-212.007
Resultado antes de impuestos	1.504.480	1.030.999
Impuesto sobre las ganancias	-356.419	-219.323
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	1.148.061	811.676
Resultado del ejercicio	1.148.061	811.676

Tabla 24. Cuenta de resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

ANEXO I: I. Estados financieros correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016

Estado de flujos de efectivo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Miles de euros	2016	2015
Resultado antes de impuestos	1.504.480	1.030.999
Ajustes por:	767.410	982.571
- Amortización del inmovilizado	778.158	786.711
- Correcciones valorativas por deterioro	7.845	3.351
- Imputación de subvenciones	-41.590	-45.928
- Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	6.438	6.835
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	0	-97
- Ingresos financieros	-205.352	-6.985
- Gastos financieros y diferencias de cambio	105.213	193.886
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	44.472	25.203
- Variación de provisiones	74.484	17.816
- Otros	-2.258	1.779
Variaciones en capital circulante:	-66.934	-107.042
- Existencias	-942	585
- Deudores y otras cuentas a cobrar	30.825	-43.023
- Otros activos corrientes	1.026	-125
- Acreedores y otras cuentas a pagar	-53.683	-56.240
- Otros pasivos corrientes	-42.947	0
- Otros activos y pasivos no corrientes	-1.213	-8.239
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-432.616	-383.506
Pagos de intereses	-132.624	-223.324
Cobros de intereses	1.493	2745
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	-301.485	-162.927
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.772.340	1.523.022
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Pagos por inversiones	-248.166	-238.307
Inmovilizado intangible	-16.120	-13.066
Inmovilizado material	-226.799	-214.066
Inversiones inmobiliarias	-1.346	-87
Otros activos financieros	-3.901	-11.088
Cobros por desinversiones	625	29.120
Empresas del grupo y asociadas	614	28.699
Otros activos	11	421
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-247.541	-418.374
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	10.665	22.287
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-1.157.124	-1.074.647
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos	-406.366	0
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.552.825	-1.052.360
Aumento / Disminución neta del efectivo o equivalentes	-28.026	261.475
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	510.784	249.309
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	482.758	510.784

Tabla 25. Estado de flujos de efectivo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y 2015

ANEXO II: Resumen de Hechos Relevantes publicados en 2016

Registro	Fecha	Tipo de hecho	Descripción
234765	10/02/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad remite comunicación informando de la fecha y hora previstas para la publicación de resultados de Aena S.A. correspondientes al periodo enero-diciembre 2015.
235174	23/02/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del segundo semestre de 2015.
235176	23/02/2016	Información sobre resultados	Presentación de resultados del ejercicio 2015.
235178	23/02/2016	Información sobre dividendos	El Consejo de Administración de Aena, S.A ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la aprobación de la distribución de un dividendo con cargo a los beneficios del ejercicio 2015.
235364	25/02/2016	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2015.
235497	26/02/2016	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2015.
236058	08/03/2016	Otros sobre negocio y situación financiera	Comunicación de aprobación por el Consejo de Administración de Aena, S.A., celebrado hoy, de la propuesta final del Documento de Regulación Aeroportuaria.
237631	21/04/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	La Sociedad remite comunicación informando de la fecha y hora prevista para la celebración de la conference-call de presentación de los resultados de Aena, S.A. correspondientes al periodo enero-marzo de 2016.
237778	26/04/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Debido a un cambio de última hora por parte de nuestro proveedor de servicios de conference-call, se ha cambiado el número de teléfono de acceso desde Reino Unido a la conference-call de resultados del primer trimestre de 2016.
237849	27/04/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2016.
239041	24/05/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica Acuerdo del Consejo de Administración aprobando la convocatoria de la Junta General de Accionistas.
239096	26/05/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La Sociedad comunica la Convocatoria de la Junta General de Accionistas.
239139	27/05/2016	Calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings, ha confirmado la calificación crediticia a AENA, S.A. (BBB+) mejorando la perspectiva de estable a positiva.
240219	28/06/2016	Resolución de procesos judiciales o administrativos	Sentencia del Tribunal Supremo sobre retasación de fincas expropiadas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
240243	28/06/2016	Convocatorias y acuerdos de Juntas y Asambleas generales	La sociedad comunica la aprobación de acuerdos de la Junta General de Accionistas.
240244	28/06/2016	Información sobre dividendos	Aprobación de pago de dividendo.
240306	29/06/2016	Resolución de procesos judiciales o administrativos	Sentencias del Tribunal Supremo sobre retasación de fincas expropiadas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.
240950	19/07/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2016.
241242	26/07/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del primer semestre de 2016
241253	26/07/2016	Información sobre resultados	Información resultados 1S 2016
243137	27/09/2016	Composición del consejo de administración	La sociedad comunica un cambio en la composición del Consejo de Administración
243776	19/10/2016	Convocatorias de reuniones o actos informativos	Aena, S.A., procede a anunciar la celebración de la presentación de resultados correspondiente al tercer trimestre de 2016.
243995	25/10/2016	Información financiera intermedia	La sociedad remite información sobre los resultados del tercer trimestre de 2016
243997	25/10/2016	Información sobre resultados	Presentación de resultados correspondiente a los nueve primeros meses de 2016
244002	25/10/2016	Composición del consejo de administración	Comunicación de nombramiento de nuevo consejero dominical de la sociedad

Tabla 26. Resumen de Hechos Relevantes

ANEXO III: Informe Anual de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2016, forma parte del Informe de Gestión y desde la fecha de publicación de las cuentas anuales se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2016

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.A. en fecha 21 de febrero de 2017, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales Individuales e Informe de Gestión individual del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. José Manuel Vargas Gómez	
Consejero	D. José María Araúzo González	
Consejero	D ^a . Pilar Arranz Notario	
Consejero	D. Juan Miguel Báscones Ramos	
Consejero	D. Rodrigo Madrazo García de Lomana	
Consejero	D ^a . Tatiana Martínez Ramos e Iruela	
Consejero	D. Francisco Javier Martín Ramiro	
Consejero	TCI Advisory Services LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn ¹	
Consejero	D. Simón Pedro Barceló Vadell	
Consejero	D. Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena	
Consejero	D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría	
Consejero	D ^a . Pilar Fabregat Romero	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. José Luis Bonet Ferrer ²	
Secretario no consejero:	Dña. Matilde García Duarte	

¹ No consta la firma de D. Christopher Hohn dado que, pese a haber formulado las presentes cuentas anuales, no se encuentra presente en el momento de la firma de las mismas puesto que ha asistido a la celebración del Consejo de Administración por vía telefónica, no constando disconformidad por su parte.

² Por imposibilidad de asistencia, delega su voto en D. Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría.